ENCICLOPÈDIA CATALUNYA

ARBOR SCIENTIÆ

EDITORIAL BARCINO

HESPERIA
LIBRERIA ANTICUARIA
ZARAGOZA

THE LIBRARY OF THE
UNIVERSITY OF
NORTH CAROLINA

LUX
LIBERTAS

ENDOWED BY THE
DIALECTIC AND PHILANTHROPIC
SOCIETIES

VM88
.C3
R6

BARCODE ON
BACK COVER

This book is due at the WALTER R. DAVIS LIBRARY on the last date stamped under "Date Due." If not on hold it may be renewed by bringing it to the library.

DATE DUE	RET.	DATE DUE	RET.
MAR 18 1991			
	APR 05 '91		

Form No. 513,
Rev. 1/84

Digitized by the Internet Archive
in 2025 with funding from
University of North Carolina at Chapel Hill

https://archive.org/details/lamarinacatalana00roig

LA MARINA CATALANA DEL VUITCENTS

ENCICLOPEDIA "CATALUNYA"

SOTA LA DIRECCIÓ DE:

R. D'ABADAL : *Dret.*—J. M. BATISTA I ROCA : *Etnografia i Folklore.*—P. FONT I QUER : *Història Natural.*—A. DURAN I SAMPERE : *Art i Arqueologia.*—P. MIQUEL D'ESPLUGUES, O. M. Cap.: *Religió.* — L. NICOLAU D'OLWER : *Llengua i Literatura.* — C. PI I SUNYER : *Economia.* — F. VALLS-TABERNER : *Història.* — P. VILA : *Geografia.*

VOLUM 10

LA MARINA CATALANA DEL VUITCENTS

EDITORIAL BARCINO

BARCELONA - 1929

VM88
.C3
R6

EMERENCIÀ ROIG

LA MARINA CATALANA DEL VUITCENTS

EDITORIAL BARCINO
BARCELONA - 1929

És propietat.
Drets reservats i garantits.

Impremta de JOAN SALLENT. St. Quirze, 32. Sabadell

AL MEU ESTIMAT GERMÀ

JOSEP ROIG I RAVENTÓS

ADVERTIMENT

El present llibre és resultat d'un minuciós estudi d'observació i de recopilació, fet al port de Barcelona i a les platges de la Costa. Hi ha, aplegada, podem dir, tota la feina pacient i dispersa d'una trentena d'anys. Amb un bloc i un llapis a la mà, l'autor ha anat percaçant figures i dades, estadístiques i descripcions.

A força d'un engrescament desvetllat en l'autor, ben minyó encara, davant els velers de dos o tres pals que veia ancorats al nostre port, ha estat fet aquest llibre. Començà per seguir cada dia el moviment marítim a les pàgines del «Brusi». Anava a veure els velers de la Riba de la Barceloneta i els que hi havia a la Dàrsena Nacional. I així anava coneixent velers. Conèixer-los volia dir haver-se anotat la silueta del casc, l'arboradura, el tonatge, la matrícula i el navilier. No va tardar, doncs, a tenir, completa, la llista dels velers de tota la costa catalana, des de La Ràpita a Cadaquers.

Aquesta mena de coneixença, però, era insuficient en vistes a un llibre. Calia intimar-hi per

dins. Cercà capitans, pilots i nostramos, entusiastes de l'ofici i de bon tracte, per poder visitar fragates, bricbarques, pollacres i bergantins. El «Joaquín Pujol», un bricbarca impressionant, fou l'estrena. A través d'aquestes converses començà a ensinistrar-se a propòsit de la missió dels càrrecs de la dotació de la nau, de la vida a bord, de la meteorologia, dels instruments nàutics, de les maniobres i del complicat mecanisme de l'arboradura.

La matèria d'aquest llibre, que passava ràpidament a la història—i que hi és situada definitivament avui—, exigia, però, una ampla col·laboració. L'autor deu una pila de dades, entre altres, a Eusebi Llensa i Massó, mestre d'aixa de Blanes, de 85 anys. Després de tres naufragis i quinze viatges a través de l'Atlàntic, com a mestre d'aixa, la seva erudició era infinita. A ell és deguda, en bona part, la descripció de tot el procés de construcció naval. A ell ha estat també sotmesa, a més d'algun capità, la revisió tècnica del llibre.

Val a dir que trobar col·laboradors excel·lents no és cosa fàcil. Aquesta investigació exigeix determinades qualitats que entre els mariners no sovintegen massa : saber de dibuix més o menys, llegir i escriure. Una dificultat consisteix en les variants de pronunciació. És molt útil, a més, que el navegant que us informi hagi passat l'Estret de Magallanes, el Cap de Bona Esperança i el Cap Nord.

Només així, armat d'investigació i d'observacions, després d'haver-se ensinistrat a fer-se velers

miniaturats ell mateix, per no haver de situar-se imaginàriament, ha estat possible a l'autor la compilació d'aquest llibre, en el moment que dels nostres velers ja no en corre cap, quan en resten a penes tres o quatre d'ancorats al port de Barcelona.

El contingut d'aquest llibre té una doble limitació : quant a l'època i també quant a la matèria. Limitat en el primer aspecte, perquè és circumscrit a mitjans i a darreries del segle dinovè, és a dir, a l'època de major esplendor de la nostra marina velera. És el temps en què les nostres manufactures de filats i teixits prosperen més ràpidament, i en què la circulació de diners s'intensifica i l'economia catalana es consolida.

És limitat quant a la matèria el present llibre, perquè comprèn tan sols l'estudi de la navegació a vela sota el punt de vista tècnic i prescindeix dels aspectes geogràfic i econòmic, i de la navegació a vapor. No costa d'endevinar-ne la causa : la navegació a vapor no es generalitza fins a les darreries del segle XIX[è] ; altrament, la navegació velera és la més típica : l'altra interessa més aviat des d'un punt de vista econòmic. Els aspectes geogràfic i econòmic, omesos en aquest volum, seran objecte d'estudi en les seccions corresponents de l'ENCICLOPÈDIA CATALUNYA.

BIBLIOGRAFIA

AMADES, Joan i ROIG, Emerencià : *Vocabulari de l'art de la navegació i de la pesca.* — Barcelona, 1924. (Tiratge a part del «Butlletí de Dialectologia Catalana», XII).

ARGÜELLO, Capitán : *El Mar.* — Barcelona, Edit. Seix i Barral, 1924.

ARNAU : *Rudimentos de cultura marítima.* — Barcelona, Edit. Gallach («Manuales Gallach», XC).

CARNER, J. : *Els catalans i el comerç modern.*—Barcelona, 1919.

CARRERAS I CANDI, F. : *Ciutat de Barcelona.* — Barcelona, Edit. A. Martín, 1912. *(Geografia General de Catalunya).*

CLERC RAMPAL, J. : *La Mer.*—París, Edit. Larousse.

Diccionari de la Llengua Catalana. — Barcelona, Editorial Salvat, 1912.

LAAS, W. : *Die Grossen Segelschiffe. Ihre Entwicklung und Zukunft.* — Berlín, J. Springer, 1908.

MASRIERA, Arturo : *Oliendo a brea. Hombres, naves, hechos y cosas de mar de la Cataluña ochocentista,* (Il·lustracions d'Emerencià Roig). — Barcelona, Editorial Políglota, 1926. (Segona sèrie de *Los buenos barceloneses).*

MINISTERIO DE MARINA : *Lista oficial de los buques de*

guerra y mercantes, desde 20 toneladas, de la marina española. — Madrid, 1828.

ID. : *Lista oficial de los buques de guerra y mercantes de la marina española.* — Madrid, 1892.

PI SUNYER, Carles : *L'aptitud econòmica de Catalunya.* (vol. I). — Barcelona, Edit. Barcino, 1927 («Enciclopèdia Catalunya», IV).

RAHOLA, Frederic : *Del Comerç i de la Indústria de Catalunya.* (*Geografia General de Catalunya*, vol. I). — Barcelona, Edit. A. Martín, 1910.

RICART I GIRALT, J. : *El siglo de oro de la marina velera catalana.*—Barcelona, Reial Acadèmia de Ciències.

ID. : *El capitán Juan Mirambell y Beltrán y la marina de su tiempo.*—«La España Regional» (Barcelona, X, 1891).

ID. : *Nuestra marina mercante.* — «La España Regional», I, (1886).

ROIG, Emerencià : *Blanes marítim (Notes històriques 1860 - 1925).* — Blanes, 1924 (Biblioteca de «Recull», II).

ID. : Articles sobre història marítima de Blanes, publicats al periòdic «Recull» (Blanes, Impr. Blandonia), 1922 - 25.

ID. : Tres articles sobre la marina velera catalana, publicats a la «Revista de Oro» (Barcelona, Edit. Subirana), 1926 - 27.

ID. : Trenta - cinc articles sobre història marítima de Sitges (anys 1860 a 1880), publicats a «El Eco de Sitges», (Sitges), 1923 - 27.

ID. : Tres articles sobre història marítima de Sitges, publicats a «L'Amic de les Arts» (Sitges), 1926 - 28.

ID. : Deu articles sobre els velers catalans vuitcentistes, publicats a «Catalunya Marítima» (revista desenal) (Barcelona, Edit. Catalana), 1919-20.

ID. : Tres articles sobre els velers catalans vuitcentistes, publicats a «La Marina mercante» (revista quinzenal) (Barcelona, Edit. Catalana), 1920.

ID. : Dos articles per a infants sobre la marina catalana, publicats al *Calendari del Patufet* (Barcelona, Edit. Bagunyà), 1926-28.

ID. : *La Pesca a Catalunya.*—Barcelona, Edit. Barcino, 1927 («Enciclopèdia Catalunya», V).

ID.—Veg. AMADES.

VILA, Pau : *Resum de Geografia de Catalunya,* vol. II : *El Litoral.* — Barcelona, Edit. Barcino, 1929 («Col·lecció Popular Barcino», LXVII).

I

LES DRESSANES

Emplaçament i organització

L'emplaçament.—Les dressanes eren unes factories o establiments industrials situats a la vora del mar, que es dedicaven a la construcció de vaixells de vela. Les principals foren les de la Barceloneta, Masnou, Arenys, Canet, Blanes, Lloret i Sant Feliu; també n'hi hagué, de menys importants, a Premià, Mataró, Malgrat i Palamós.

Les dressanes ocupaven un bon tros de les platges de les respectives poblacions. Comprenien dues menes d'espai : els destinats a construccions navals, i els dipòsits de fusta. Uns i altres es trobaven entremig de les embarcacions pescadores d'aquella platja : no els en separava cap paret ni tanca; no hi havien coberts ni magatzems. Els serradors, mestres d'aixa i calafats treballaven a ple sol, rebent les sanitoses alenades del mar, mesclades amb les ratxes xafogoses dels vents

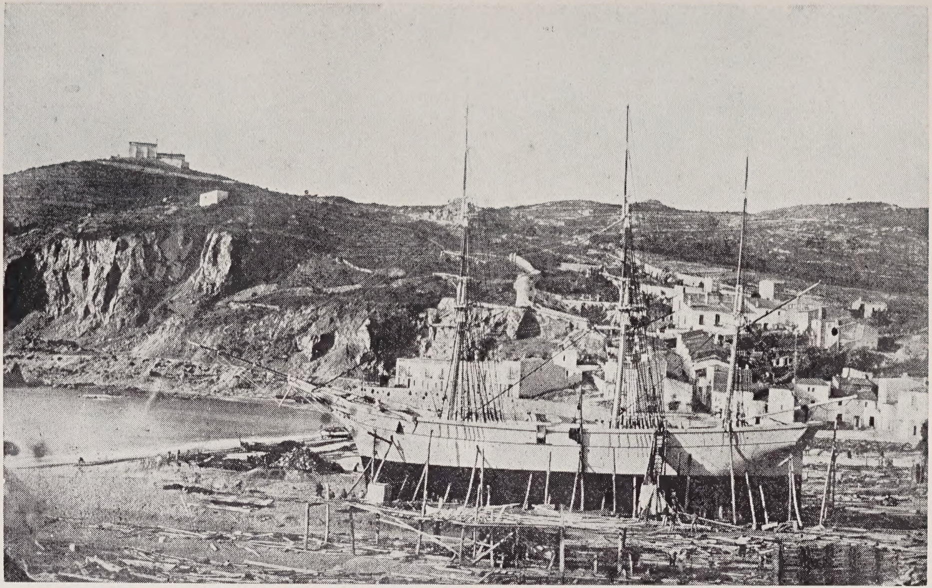
d'istiu, i les airades de la tramontana a l'hivern.

La instal·lació d'aquestes factories no podia, doncs, ésser més senzilla. No hi havia tallers de forja ni serreries mecàniques; hi mancaven grades per a la col·locació dels bastiments en construcció, malgrat que aquests fossin sovint de gran tonatge; hi eren desconegudes les grues metàl·liques que als astillers d'avui hom empra per aixecar les peces de molt pes.

Les persones afeccionades a les construccions navals, sempre que volien, podien entrar a les dressanes i passar-hi llargues estones presenciant l'avançament diari de les tasques i conversant amb els operaris, mentre que, alhora, gaudien de la fresca del mar i dels encisos de la platja.

Al costat de la dressana pròpiament dita hi havia, com hem dit, els dipòsits del fustam necessari per a la construcció dels vaixells. Aquests dipòsits ocupaven un espai considerable i formaven una veritable muralla de troncs de roure i de pi, que obligava la gent de la població a fer molta marrada per arribar a la vora del mar i que privava de veure el mar des de les cases que donaven a la platja.

El personal.—Les dressanes pertanyien a mestres d'aixa d'anomenada, els quals disposaven d'un cert capital. Aquests propietaris n'eren també els directors. A llurs ordres treballaven, generalment, uns trenta mestres d'aixa, uns set o nou calafats triats entre els millors de les nostres platges, i quatre o cinc colles de serradors formades



CONSTRUCCIÓ DEL BRICBARCA «GALOFRÉ» A LES DRESSANES DE SANT FELIU DE GUÍXOLS (ANY 1871)

Cl. "L'Avi Munné"

El «Galofré» al port de Barcelona

Construcció d'un veler a les «Dressanes Bagué», de Blanes
En primer terme, la roda de proa; més enrera, el codast

 Cls. E. Roig i J. Pons

de tres homes cadascuna : tots gent molt abnegada, treballadora i pràctica en l'ofici. Ultra aquest personal, que podem anomenar fix, i que augmentava o disminuïa segons les necessitats del treball, les dressanes tenien un fuster, que feia les peces de fusta aplicables a les construccions navals (lliteres, cambres, armaris, portes i compartiments); també hi havia un manyà, anomenat *ferrer de mar,* que s'ocupava de fer claus, perns, *rigades, cadenots* i altres peces de ferro; i, finalment, hi treballava l'escultor de figures o *mascarons,* que feia les àligues, els lleons i els escuts que ornarien els vaixells.

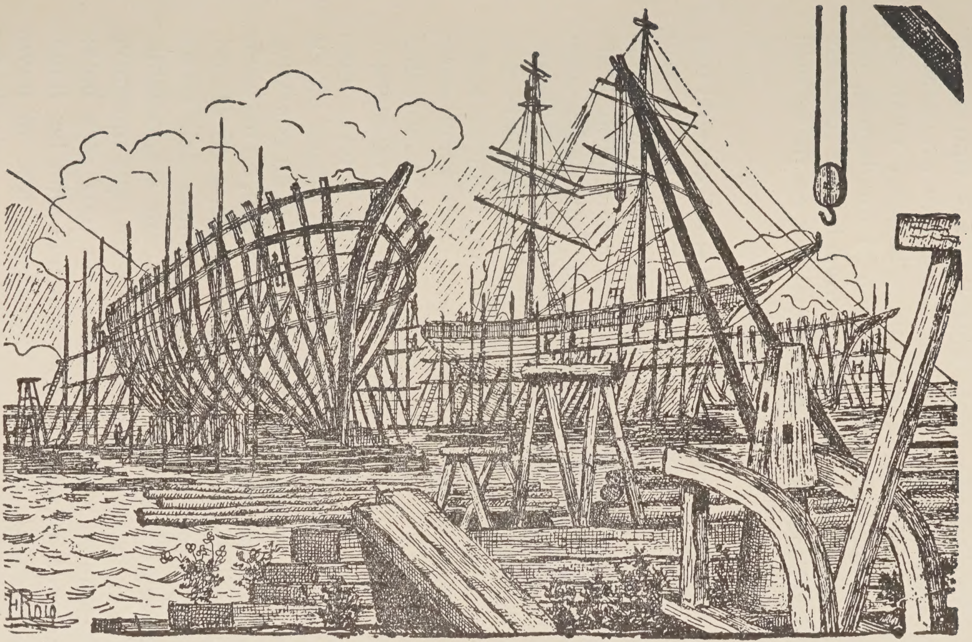
Entre els mestres d'aixa de mitjans del segle passat es destaca un de molt cèlebre : en Josep Vieta, de Blanes, conegut per l'«Hereu Baguer». Els seus vaixells eren de la més sòlida construcció i d'immillorables condicions marineres. Ostentaven un tirat de línies tan atractiu que mai no fou igualat pel de cap altre constructor. Especialment es distingien per ésser molt caminadors : el bergantí goleta «Jaime Millet» guanyà unes regates improvisades amb altres velers a través de l'Atlàntic; el bricbarca «Pablo Sensat» creuà l'Atlàntic en quinze dies, impulsat per un huracà. En Baguer, tenia encara, la qualitat de convertir embarcacions de poca marxa en vaixells corredors : quan li presentaven una embarcació que no feia camí, ell se la mirava, rumiava una bona estona, feia càlculs, i tot seguit, passant de la teoria a la pràctica, es posava a canviar de lloc els pals i les vergues : pocs dies després, aquell vaixell

2

s'allunyava de Blanes volant, essent l'admiració de la gent de mar.

L'utillatge.—Era molt primitiu i rudimentari. Comprenia les eines vulgars dels fusters, emprades per a treballar la fusta (serres, garlopes, ribots, gubies, enformadors, llimes, raspes, barrines, etc.) i diversos instruments típics de la construcció naval. Entre aquests esmentarem en primer lloc les *pollines,* que eren unes plataformes estretes de fusta, en forma de palanques, sostingudes en un extrem per un bastidor vertical, de fusta, i en l'altre per un cavallet; dalt d'elles eren fermats els troncs, que hom serrava per mitjà de cadenes. Per a serrar hom feia ús de *serres de cavall,* mogudes a força de braços; per a donar forma a les peces de fusta, es servia de les *aixes de buixi* i les *aixes* corrents; per a foradar-les, de les *barrines de Sant Elm, de cassola* i *de fer rumbos*; per a clavar claus, dels *rèvols;* per a calafatejar, de les *massoles,* els *ferros de canal* i *d'obrir;* per a corbar fustes al foc, de les *gafes* i els *anells;* i per sostenir les peces que hom treballava, de les *puntales,* els *cavalls,* les *mosses* i els *banquets.*

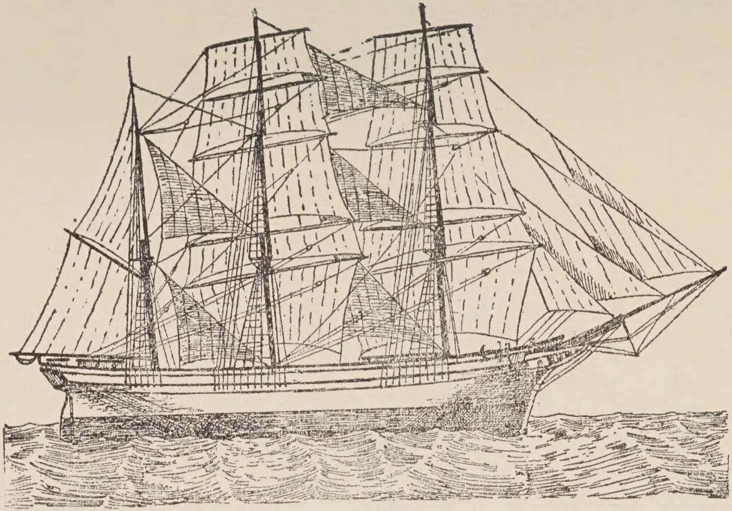
La fusta procedia dels boscos del Montseny, Montnegre, Guilleries, Olot i la Selva. Hom les duia a les dressanes en carretes de bous. Les fustes emprades eren pins i roures. Els pins, després de tallats, en el mateix bosc hom els posava sobre cavallets i els serrava; les taules resultants arribaven a les dressanes ja a punt d'ésser aplicades als bastiments; principalment servien per a fer



UNES DRESSANES AL FORT DEL TREBALL

el forro exterior dels vaixells. Els roures, un cop tallats, eren tramesos sense cap preparació a les dressanes. Com que d'aquesta fusta en sortien quilles, rodes, codastos i quadernes, les dressanes demanaven als proveïdors de fusta els troncs sencers per a convertir-los en peces més convenients.

Les dressanes al fort del treball.—Al fort del treball, les dressanes oferien un bell espectacle. Una gernació de treballadors voltava els bastiments en construcció. Es veien grans carcasses de vaixells formades per complicades combinacions de quilla, quadernes, rodes i codastos, i voltades de grans encavallades de banquets, travesses i puntals : talment com un immens teixit de fustes. Enfilat dalt d'aquelles bastides, un exèrcit de mestres d'aixa posava taules i les anivellava amb les eines, fent sorolls secs però no ingrats, i escampant encenalls que queien a terra com fulles seques que es desprenen dels arbres en els jorns de tardor. Al costat de les naus en construcció, n'hi havia altres de més acabades, en les quals un estol de calafats endinsava l'estopa en els coments picant amb la massola damunt dels ferros de canal i fent un triquiteig sonor i agradable. Més enllà, un bastiment ja enllestit, que mostrava unes línies airoses, rebia en la part més baixa capes de quitrà, que hom aplicava amb les llanades sortides de perols fumejants que hi havia damunt del foc. El soroll dels picaments de les aixes i dels calafats era dominat pel dels cops de



Veler construït a les dressanes de Blanes

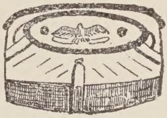
martell damunt l'enclusa enllestint les peces de ferro; pel dels malls damunt els perns clavant peces de fusta, que feia ressonar els bastiments com caixes harmòniques; i pels crits de manament dirigint un estol d'homes en la maniobra de transportar una gran peça de fusta d'un cantó a l'altre de la dressana.

Apartats dels bastiments, hom veia els serradors enfilats dalt de les pollines serrant grans troncs de roure i de pi, dels quals en sortien serradures flairoses que, després d'embaumar l'ambient, cobrien el sòl d'una polsina daurada. Homes que es cuidaven de corbar les fustes al foc al costat d'una llarga foguerada, tenien els taulons en posició esforçada per mitjà d'enginyoses combinacions d'anelles i gafes, rebent els esquitxos de les barengues xopes. I finalment, l'escena de traslladar grans peces de fusta damunt del *carro,* vehicle de dues rodes sense braços, que avançava pesadament, impulsat per una filera d'homes, mentre deixava dues roderes fondes damunt d'un sòl catifat d'herba seca i encenalls.

Notícia sobre les principals dressanes

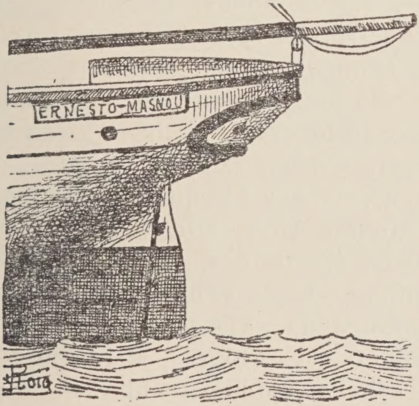
Blanes.—A Blanes van existir les dressanes més importants de Catalunya i les que van construir major nombre de vaixells. Eren tres : dues d'en Josep Vieta (l'«Hereu Baguer»), i la tercera a càrrec d'en Ramon Vieta. Ocupaven el tros de platja comprès entre el Primer Casino de Blanes

i el turó de Sant Antoni. Aquests establiments construïen velers de tota mena: fragates, bricbarques, bergantins goletes de tres pals i de dos pals, bergantins rodons, pollacres, pollacres-goletes de tres i de dos pals i barques de mitjana de diversos tonatges.



Ornamentació de la popa d'un veler de construcció blanenca.

Totes aquestes embarcacions fetes a Blanes duien *ganya* i *masqueta,* peces que reforçaven la roda de proa; aquesta era un xic llançada, degut a la *gorgera* (peça de fusta fermada a la roda). Darrera els escobencs, duien una peça de fusta esculpida, anomenada *conxa*. Altres detalls distingien encara els velers blanencs, com el de tenir el castell



La popa d'un veler de construcció blanenca

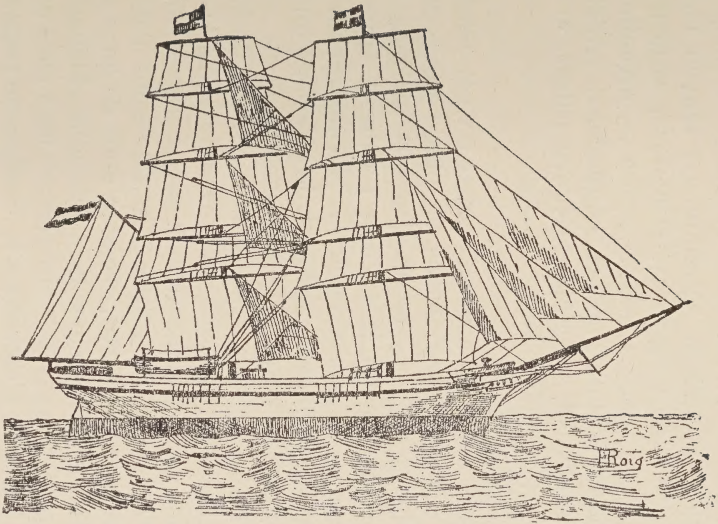
de proa un xic còncave en l'indret del bauprès, el presentar vanos de popa de forma ovalada (com miralls Lluís XV) i amb dues peces reforçadores a cada cantó anomenades *tacs,* i finalment el d'ostentar molta *musiqueria* o ornamentació.

Heu-vos ací els vaixells construïts en aquestes dressanes durant el segle XIXè.

Fragates: «Joaquina Serra», «Castilla», i «Nueva Láutaro».

Bricbarques : «Pablo Sensat», «Resolución», «Maria de los Reyes», «Ana», «Polar», «Heredia», «Maria», «India», «Concepción», «Cándida», «Magdalena», «Habana», «Juanita», »Mercedes», «Guayaquil».

Bergantins goletes i rodons: «San Rafael», «Rosita», «Aurora», «Pepita», «Merced», «Invencible», «Colón», «Isabel», «Luisa», «Huracán», «Linda», «Viajero», «Bella Sofia», «Urania», «Salvador», «San Miguel», «India», «Soberano», «Soberano tercero», «Panchita», «Magallanes», «Sebastián», «Amable Rosa», «Laureano», «Enrique», «Telémaco», «San José», «Estrella», «Joven Modesta», «Mercedes», «Lola», «Elvira», «Safo», «Prisca», «Montjuich»,« General Urquiza», «Elena», «India», «Chile», «Joven Ana», «Joven Miguel», «Cataluña», «Julia», «Federico», «Adela», «Ampurdanesa», «Antón», «Inés» «Polar», «Clotilde», «Conchita», «Soledad», «Dos Hermanas», «Elena», «Jaime Millet», «F. Roura», «Frasquito», «Joven Juanito» «Joven Antonia», «María», «Sebastián» «José María», «Ocata», «Rafael Pomar», «Teresa», «Timoteo I», «Timoteo II», «Sensat», «María», «Jo-



Veler construït a les dressanes de Lloret

sefa», «Glorias del Masnou», «Prudente», «Dolores», «Preciosa», «Celia».

Pollacres rodones: «Bella Antonia», «Mercedes», «Leocadia», «Virgen del Carmen», «Antonia», «Ardilla», «Juanita», «Moniquita», «Joven Dolores», «Preciosa», «Rosita», «Dolores», «Encantadora», «Isabelita», «Pronta», «Luisa», «Avelina», «Carmen», «Santa Teresa», «Agustina», «Adelaida», «Eugenia», «Higinia», «Nueva Elisa», «Dieguito», «Soledad».

Lloret.—En aquesta vila existí un sol establiment, que ocupava el tros de platja on actualment hi ha el Passeig de Mar. El dirigien els mestres d'aixa Macià i Pujol i Ribes. Aquesta dressana es va especialitzar en la construcció de bergantins i pollacres rodones, de diferents tonatges compresos entre 150 i 250 tones.

Els velers de Lloret s'assemblaven als de Blanes per raó de llur riquesa d'ornamentació. Oferien, no gens menys, dos detalls característics, gràcies als quals la gent entesa tot seguit n'endevinava la procedència; eren : la popa de quadre o plana amb vano ovalat com el dels velers blanencs, i un parell d'escuts de Lloret posats un a cada cantó de la porta d'entrada a la cambra de popa del capità. Aquests escuts estaven sota la peça reforçadora que aguantava la petita *toldilla,* la qual emparava l'entrada de l'esmentada cambra; aquesta toldilla tenia l'aspecte d'una plataforma de tranvia.

En las dressanes lloretenques foren construïts durant el segle XIXè els següents vaixells :

Bricbarques: «Pepito», «Blanca Aurora», «Nueva Casimira», «Nueva Lidia», «Eva».

Bergantins rodons : «Virgen del Carmen», «Santa Eulalia», «El Romano», «Ntra. Sra. del Carmen», «Cristina», «Mónica», «Rápido», «Paquete de Villanueva», «Emilio», «Joven Enrique», «Segismunda», «Mónica», «Napoleón», «Romano», «Villanueva», «San Narciso», «Ventura», «Joven Agustín», «San José», «Celestina», «Ciro», «La Carolina», «Angel», «Carmita», «Lloret», «Cristóbal», «Angelita», «Bella Dolores», «Eva».

ORNAMENTACIÓ DE LA POPA D'UN VELER DE CONSTRUCCIÓ LLORETENCA.

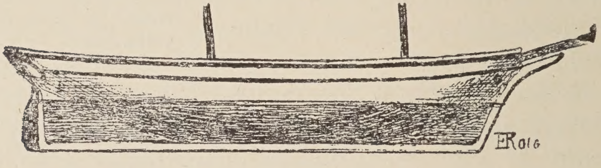
Pollacres: «Ntra. Sra. de los Dolores», «Ntra. Sra. de Montserrat», «San Antonio de Padua», «Concepción», «Pepita», «Virgen de Gracia», «Minerva», «Casiopea», «Flora», «Carmencita», «Ntra. Sra. del Rosario», «Unión», «Loreto», «Casimira», «Deseada», «Juno», «Joven María», «Rosario», «Juanita», «Nueva Carmen», «Paquete de Manzanillo», «Acancia», «Merced», «Cristina», «Pepita», «Sofia», «Modesta», «Angela», «Conchita», «Emilia».

Bergantins i pollacres goletes : «Santo Cristo de la Salud», «Irene», «Beatriz», «Vencejo», «Gabriel», «María Luisa».

ARENYS.—Després de les de Blanes, les dressanes d'Arenys foren les de més empenta de la costa catalana. Es trobaven aprop del Munti Calvari.

Les dirigia l'intel·ligent mestre d'aixa Salvador Busquets. Van construir fragates, bricbarques, bergantins rodons i goletes de tres i de dos pals, pollacres rodones, pollacres-goletes, i barques de mitjana.

A proa, els velers construïts a Arenys presentaven, com els blanencs i els lloretencs, ganya, masqueta i gorgera. A popa hi havia un vano molt típic, de forma semicircular, allargat i caigut pels extrems; era el detall distintiu de la construcció arenyenca.



Veler construït a les dressanes d'Arenys

Els velers construïts en aquesta dressana foren els següents :

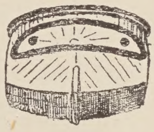
Fragates : «San Francisco de Paula», «Curra», «Panchita», «Josefa», «Antonieta», «Servandita Pombo», «Doña Flora de Pombo».

Bricbarques : «Villanueva», «Diana», «Plácida Buxareu», «Linda», «Vinyet», «Lorencita», «Magdalena», «Tuya», «Consuelo», «Linda», «Borinquien», «Nuevo Borinquien».

Bergantins : «Ntra. Sra. del Carmen», «Ntra. Sra. de los Dolores», «Estrella Matutina», «Florentino», «Amnistía,» «Ramoncito», «Sibina», «Sal-

vador», «Fenicia», «Brillante», «Nueva Rosita», «Joven Merced», «Juanito», «Dorotea», «Cisne», «Celestino», «Vigilante», «Copérnico», «Nuevo Copérnico», «Vilasar», «Paquete de Matanzas», «Paquete de Sitges», «Dos Hermanos», «Mercedes», «Tomás», «Pedro Antonio», «San Mariano», «Ninfa», «Luisa», «María Antonia», «Juan», «Roger de Flor», «Nuevo Copérnico», «Marcelina», «Alejo II», «Maria Angela», «Sensat», «Pedro Maristany».

Pollacres: «Sara», «Lista», «Maristany», «San Antonio», «Santiago», «Amistad», «Dorotea», «Ntra. Sra. del Carmen», «Venus», «Eclipse», «Ronda», «Teresina», «Madrona», «Amelia», «Estrella», «Iris», «Nueva Quimeta», «Ntra. Sra. de la Concepción», «Pastorcita», «Ana», «Decidida», «Felicia», «Sara», «Joven Pepita», «Teresa», «Elvira», «Hortensia», «María Rosa», «Isidra», «Amalia», «Unión», «Federico», «Catalana», «Ninfa», «Veloz María», «Paquita», «Rosita», «Salvadora», «Timoteo II», «Angela», «Cariñosa», «Catalán», «Lancero», «Lola», «Lorencita», «Panchita», «San Antonio», «San Salvador», «Sirena».



ORNAMENTACIÓ DE LA POPA D'UN VELER DE CONSTRUCCIÓ ARENYENCA

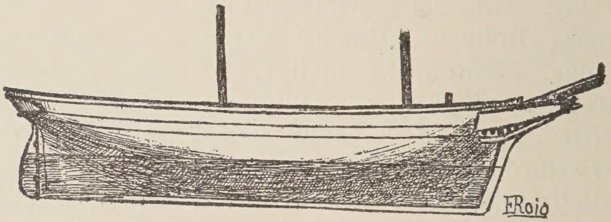
MASNOU.—De menor importància que les de Blanes i Arenys, les dressanes d'aquesta vila ocupaven un tros de platja avui en part convertida en terraplè de la via ferrada, i en la resta guanyada al mar. Era dirigida pel mestre d'aixa Sust i

Corbes. Hom hi construïa bergantins i pollacres de 150 a 250 tones.

Aquestes embarcacions tenien com a detalls característics l'amplada de la ganya, major que en els velers de las altres dressanes, i l'escut del Masnou (amb la masia, el paller i la muntanya) posat darrera la cambra del capità que mirava a popa i al galliner.

Durant el segle XIXè sortiren d'aquestes dressanes els següents velers :

Bricbarca : «Ana».



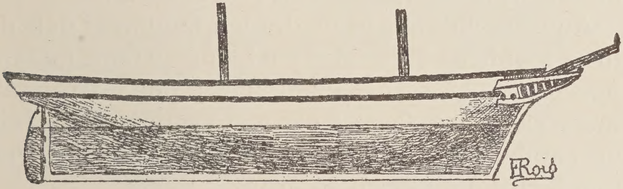
VELER CONSTRUÏT A LES DRESSANES DEL MASNOU

Bergantins-goletes : «Cecilia», «Dos de Mayo», «Comercio», «Guillermo», «Cervantes», «Rosa», «Belisario», «Wifredo».

Pollacres : «Cristina», «Dorotea», «Eulalia», «Guadalupe», «Lira de Safo», «Merceditas», «Juanita», «Paquita», «Isabelita», «Joven Rosalia», «Emelia», «Teresa», «Amaltea», «Josefa», «Coruñesa», «Borigua», «Tres Anitas», «Talia», «Manuela», «Constanza», «Céfiro», «Agustina», «Cataluña», «Carolina», «Favorita», «Masnou».

SANT FELIU DE GUÍXOLS.—Les dressanes guixolenques, pertanyents al mestre d'aixa Bosch, es trobaven prop de l'actual barri de Tetuan, al costat de la Riera i a poques passes de la Rambla Vidal. Construïren vaixells de gran port : bricbarques, bergantins goletes de tres pals, bergantins rodons i pollacres.

Els distintius d'aquests velers eren : 1.er, ésser molt *caiguts de cinta,* o sia que la línia de l'orla i la cinta era gairebé recta; i 2.on, que l'ornamentació de la part exterior del casc era molt escassa



VELER CONSTRUÏT A LES DRESSANES DE SANT FELIU DE GUÍXOLS

en comparació amb la dels vaixells de Blanes i de Lloret.

Construiren el següents velers :

Bricbarca: «Galofré».

Bergantins goletes de tres pals: «Gabriel», «María Teresa».

Bergantins goletes : «Nueva villa de Tossa», «Panxito», «Lepanto», «Clara», «Gesoria», «Segunda», «Mercedes», «Santísima Trinidad», «Nuestra Señora de los Dolores», «San José», «San Juan Bautista», «Federico», «Cacique», «Guarreño», «Antonio».

Pollacres goletes: «Rosa», «Terrible», «María Teresa», «Virgen de Montserrat», «Dulcinea», «Virgen de las Nieves», «Conocida«, «Temeraria», «Cubano», «Segunda Cantinera», «Gabriela», «Mercedes».

BARCELONA.—Aquestes dressanes estaven installades a la Barceloneta, al lloc avui ocupat pels banys de l'Astiller i la bateria contígua. Llurs propietaris foren els mestres d'aixa Antoni Sisteré i Josep Font. Es dedicaven a la construcció de bricbarques i bergantins de tota mena.

Aquests vaixells es distingien fàcilment dels de totes les altres dressanes pel fet de no tenir ganya, masqueta ni cap ornamentació a popa. Eren talment vaixells *clipats* i els menys bonics de tots els catalans. A la part superior de la roda posaven una figura o mascaró de proa.

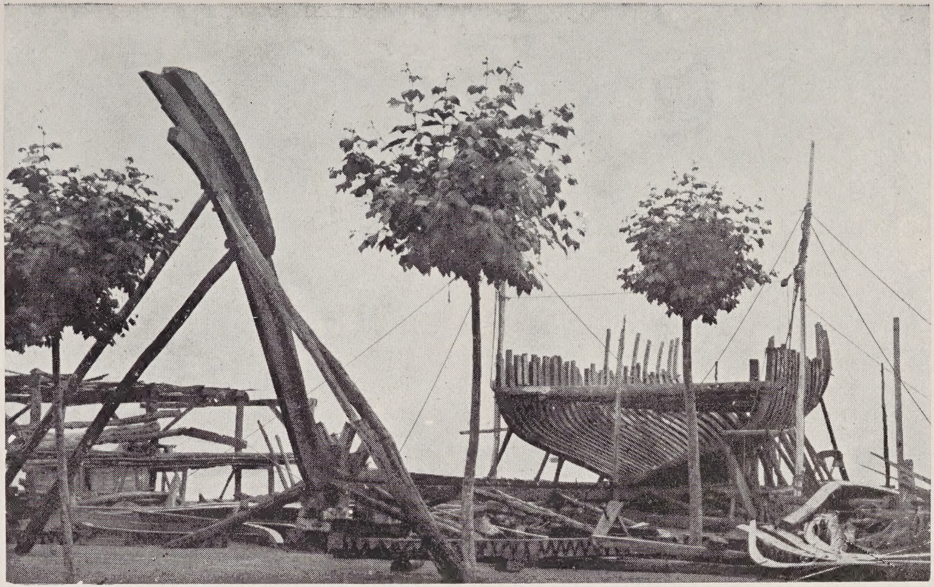
Heus ací els velers vuitcentistes construïts en aquestes dressanes :

Fragates : «Nuestra Señora de la Merced», «Dos hermanos», «Tulio», «Pepita».

Bricbarques : «India», «Zoyla», «Petronila», «Josefa», «José Fargas», «Villa de Tossa», «Josefa».

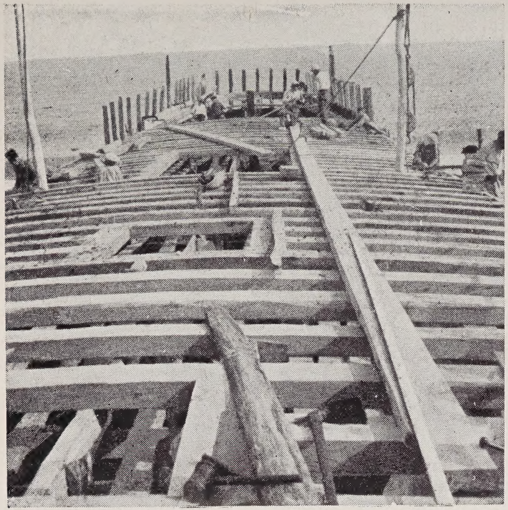
Bergantins rodons i goletes : «Urbana», «Arrogante Barcelonés», «El Buen José», «Nuestra Señora del Carmen», «Nuevo Amalia», «Marte», «San Miguel», «Diligente», «General Llauder», «Alerta», «Esperanza», «Bayames», «Pompeyo», «Santa Rosalía», «Audaz», «Industria», «Oriente», «Rosa», «Paquete Venezuela», «Atalayador», «Tibidabo», «Lince».

III



Construcció d'un veler a les «Drassanes Bagué», de Blanes. En primer terme, la roda de proa; més enrera, les quadernes de la part posterior del casc

Cl. J. Pons



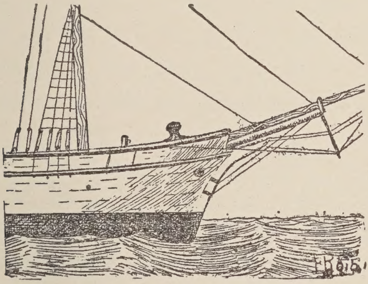
Construcció d'un veler a les «Dressanes Bagué», de Blanes. Els «baos» (peces travesseres), les escotilles (obertures) i, en darrer terme, una sèrie de barraganets per aguantar l'orla.

Construcció d'un veler a les «Dressanes Bagué», de Blanes. El calafat preparant el quitrà per les quadernes de popa.

Cl.s J. Roig

Pollacres rodones : «Ceres», «Elisea», «Mercepitas», «Paula», «Sorpresa», «Ignacito», «Nicasia», «Elisa», «Antonieta», «Dos Hermanas», «Anita», «Soler», «Timoteo III», «Orinoco», «Nueva Teresa», «Paquete Venezuela», «Prim».

La llista precedent és extreta de la *Relación de los buques de guerra y mercantes de la Marina Española del año 1887,* publicada tots els anys pel ministeri de Marina. També n'hi ha que són recollits de l'obra de Josep Ricart Giralt *El sigle d'or de la marina velera de construcció catalana* (1790-1870).



VELER CLIPAT, DE CONSTRUCCIÓ BARCELONINA

II

CONSTRUCCIÓ I ESTRUCTURA DELS VELERS

En ressenyar les etapes i particularitats més importants d'aquesta construcció ens fixarem especialment en les fragates, bricbarques i bergantins goletes de tres pals, que eren els tipus de vaixells més complicats i capaços que les nostres dressanes produïen.

El que volia un veler tenia dues maneres d'adquirir-lo. O bé encarregant-lo a les dressanes, o bé comprant-lo a un navilier, de segona mà.

Si es tractava de fer-lo de nou, els naviliers l'encarregaven als mestres d'aixa directors de les dressanes. Fet pacte i convingut el preu, llavors era fixada la data de començar-lo i el dia en què aproximadament fóra enllestit. El temps que estaven a fer-lo depenia del tonatge. Un veler de tres pals el feien en un any; si tenia un tonatge més petit l'enllestien més aviat, a proporció.

Per bastir aquests velers calia emprar una enor-

me quantitat de fusta. Grans extensions de troncs de roures i pins que cobrien una extensió considerable de les platges immediates a la dressana, desapareixien amb motiu de la construcció d'una fragata. En tal construcció hom esmerçava aprop d'un any. Bona part d'aquesta durada era el temps que les colles de serradors i calafats necessitaven per convertir els troncs en peces adequades i per clavar tals peces al lloc que els corresponia.

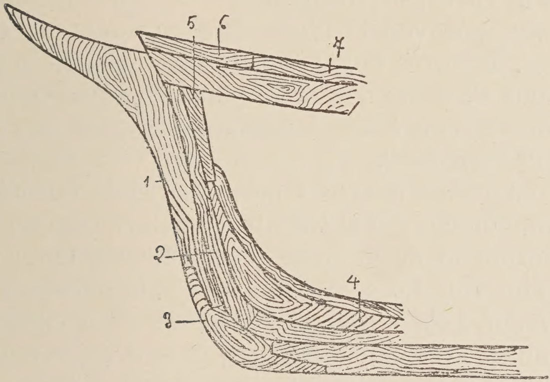
Construcció del casc

La primera tasca que hom realitzava era el traçat del pla o disseny de l'embarcació. Per a això els mestres d'aixa es valien de llibres tècnics com els d'en Monjo, famós constructor mahonès, i altres d'autors estrangers, especialment holandesos.

Tot seguit hom feia les *plantilles,* que servien per marcar les grans peces de fusta que, serrades i posades en son lloc, donaven forma a la nau.

Els treballs de construcció d'un vaixell començaven per la *quilla,* que constava de quatre peces de roure, unides pels extrems mitjançant les *juntes.* A la quilla ajeguda a terra hom afegia la *roda,* que reforçava clavant la *contraroda.* Aquest conjunt de peces era aixecat amb l'auxili d'una *càbria* i posat en posició vertical, que és la que havia de tenir en el futur bastiment. En l'altre extrem de la quilla hom clavava el *codast,* i el conjunt era aixecat pel mateix procediment.

Les *quadernes* constaven d'un nombre de peces



CONJUNT DE PECES REFORÇADORES DE LA RODA DE PROA D'UNA POLLACRA GOLETA

1. Roda.—2. Contraroda.—3. Peu de roda.—4. Paramitjal.—5. Apòstol. 6. Jaient.—7. Traca.

que variava segons els trossos que, en fer-les, venien a mà. Així, era curiós de veure al costat d'una quaderna formada per vuit peces una altra que només en tenia sis.

Les quadernes eren fetes per meitats, lluny dels vaixells en construcció, i un cop enllestides, una colla d'uns dotze homes començava a col·locar-les, recolzant-les per l'extrem inferior en la quilla i pel superior en uns puntals, fixant llur posició amb relació a les quadernes veïnes per mitjà de les *ventreres* i posant damunt d'elles els *paramitjals* (peça de les mateixes dimensions i parts que la quilla i degudament reforçada amb dues peces laterals de fusta).

A la *carcassa,* formada per la *quilla* i les *quadernes,* posaven la *cinta,* que constava de cinc peces. Després hom fermava interiorment la *traca,* que s'estenia de proa a popa; en aquesta peça recolzaven els *baus,* i damunt d'aquests era clavat el *trencanell.*

Construïdes les parts més essencials del bastiment, començava el treball secundari, com ho era el folrament de la coberta, l'exterior i l'interior. En l'interior, hom posava la *traca,* la *sotatraca,* el *contoval,* i els *barengues.* Després eren clavades les altres taules fins a arribar al fons de la nau.

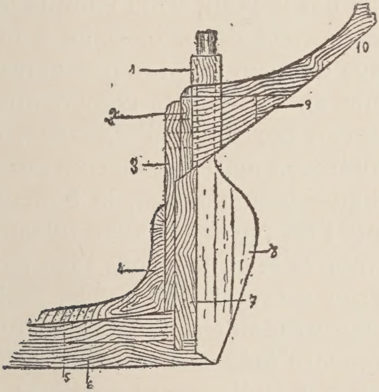
Enllestit el vaixell interiorment, hom posava la *regala,* on clavava els *barraganets,* i damunt d'aquests la *bataiola,* amb la corresponent *empavesada.* Finalment clavava les taules, que formaven el forro exterior.

Seguien després els treballs complementaris de la construcció, com la col·locació del *castell de proa,* del *molinet de l'àncora,* de les *cambres* i de i la *toldilla.*

Ja no restava a fer altra operació sinó la d'*arborar* el vaixell, de la qual ens ocuparem tot seguit. Així com les fustes utilitzades en la construcció eren del país, segons ja hem dit, les destinades a l'arboradura eren de procedència estrangera. Els pals més grans es feien amb melis d'Amèrica del Nord; i les vergues, botavares, picos, bauprès i botalons, amb troncs d'avet provinents d'Austria, Hongria i Suïssa.

Distribució interior

L'interior dels velers estava distribuït en tres parts : 1.er, la *proa,* destinada a allotjament de la tripulació; 2.^{on}, la *bodega,* dedicada a la càrrega, i 3.er, la *popa,* on hi havia el menjador i els camarots de la tripulació distingida. El transport de mercaderies essent la finalitat principal dels velers, es comprèn que la bodega ocupés un espai molt superior al de les altres parts de l'embarcació.



Conjunt de peces reforçadores del codast i la quilla d'una pollacra goleta

1. Tremuja del timó.—2. Dragant vertical.—3. Contraroda.—4. Corba coral.—5. Sobrequilla.—6. Quilla.—7. Codast.—8. Timó.—9. Dragant horitzontal.—10. Gambota.

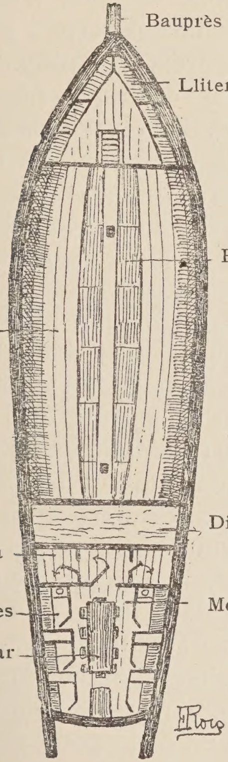
Proa.—El compartiment de proa es trobava sota el castell de proa. No era gaire espaiós; contenia

just el lloc necessari per encabir les lliteres dels tripulants. Aquestes lliteres, generalment unes vint, tenien la forma de calaixos, posats l'un damunt l'altre. Els tripulants hi dormien vestits, o bé mig despullats i abrigats amb mantes. Per transitar de nit dins aquella estança, feien ús d'una petita làmpara de petroli portàtil.

Bodega.—Estava separada de la proa per un *mamparo* o envà de fusta; un altre mamparo, a la part de popa, la separava de la cisterna o dipòsit de l'aigua. La bodega comprenia, com hem dit, la major part del vaixell; tenia l'amplada d'aquest i l'alçada compresa entre el paiol i la coberta. Algunes naus de gran tonatge presentaven la bodega dividida en dos o tres compartiments, que es comunicaven per mitjà d'*escotilles,* i el superior es comunicava amb la coberta. Per tal que la càrrega estigués ben estivada, la bodega tenia el paviment pla i les parets estaven folrades de fusta, la qual tapava les quadernes i les caixes. Les bodegues eren estatges ombrívols, embaumades de sentors desagradables de fusta podrida i quitrà, i a voltes (encara més ofensius) de pells seques, salades, sèus o petrolis, sense purificar.

A la part posterior de bodega hi havia el dipòsit d'aigua potable, o *«algibe»,* separat de la bodega i de la popa pels corresponents mamparos.

Popa.—Contenia el dipòsit de queviures (que era la part contígua a la bodega), el menjador i els camarots, o cambres del capità, del pilot,



Distribució interior d'un veler

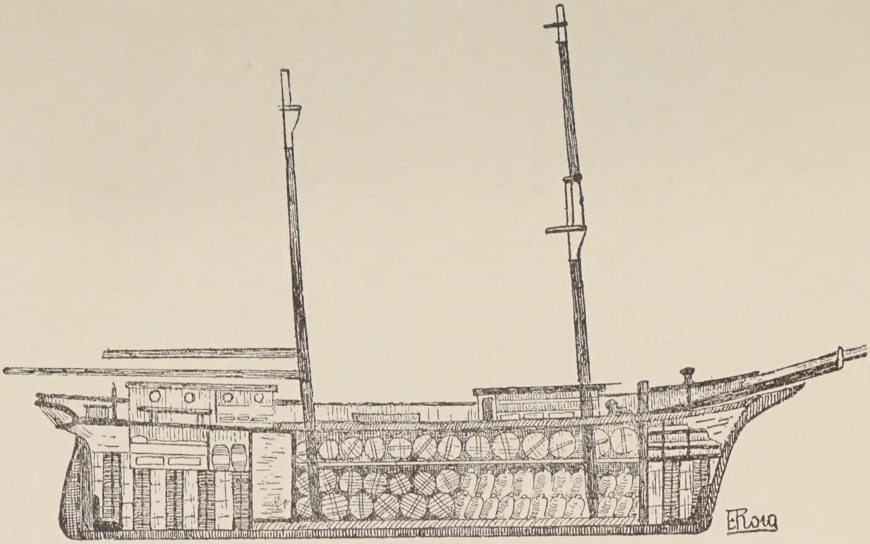
dels agregats, del nostramo, del majordom, dels mestres d'aixa i dels passatgers.

De tots aquests estatges, el més gran era el menjador. Hom hi baixava per una escala molt estreta, gairebé vertical, que tenia els passamans de

llautó i els graons vorejats d'aquest metall. El menjador solia estar endreçat i tenia un ambient d'intimitat. Les parets eren pintades de blanc o bé folrades de caoba vernissada plena d'ornamentació (*musiqueria*). S'hi obrien les portes que comunicaven amb els camarots. La taula de menjar era llarga; estava voltada d'uns sillons senzills. En alguns vaixells, a un recó del menjador hi havia una otomana o silló de molles, prou confortable, on s'asseien el capità, els passatgers i l'altra gent de popa, per enraonar i fumar després dels repassos. De dia, el menjador rebia llum zenital a través d'una claraboia de vidres: de nit, hom hi encenia un fanal de petroli, clos dins una mena de gàbia de filferro feta de llautó gruixut.

Els camarots del capità i dels altres càrrecs de la nau, i els dels passatgers, eren molt reduïts. En cadascun hi havia una llitera per a una persona; era força estreta, de manera que amb prou feines un hom podia bellugar-s'hi. Hi havia també : un rentamans, amb un esquifit dipòsit d'aigua, que de tant en tant hom emplenava; un penjarrobes; un petit prestatge per posar-hi llibres i instruments nàutics; i un banc per a seure. Una claror vaga i somorta entrava als camarots per una obertura rodona, del tamany d'un escobenc i proveïda d'un vidre gruixut.

En alguns bergantins o pollacres, una *toldilla* o cobert emparava, a tall de la plataforma d'un tranvia, la cambra del capità i la roda del timó. En dies de pluja servia d'aixopluc per a qui duia el rumb de la nau; i a l'istiu, protegint dels raigs



SECCIÓ VERTICAL D'UN VELER, MOSTRANT-NE LA DISTRIBUCIÓ INTERIOR

del sol, permetia de prendre la fresca durant la navegació.

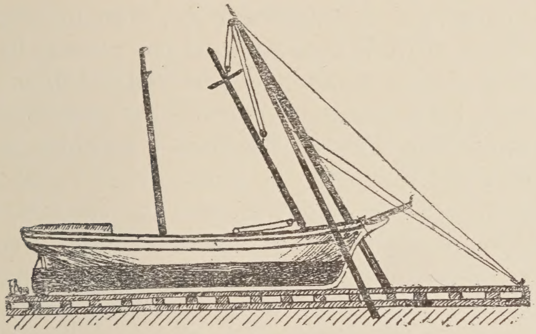
L'arboradura

L'arboradura, començada bon punt enllestit el casc, era l'operació que exigia més habilitat. Estesa a terra, per ordenament del director, hom posava les peces a cada pal, segons la distribució que havien de tenir en el bastiment.

Heu-vos ací, contada minuciosament, l'arborament d'un bergantí rodó, navili molt emprat pels volts de l'any 1850.

Els pals.—Primerament, hom ajeia a terra el *pal mascle,* el més gruixut del *pal trinquet,* fermada provisionalment la seva *cofa.* Totseguit, el *tamboret* era enfilat al *masteler de gàbia* per tal de comprovar com ajustava. Si ajustava amb precisió, llavors hom enfilava la metxa del masteler a la cofa i el forat del tamboret al cim del pal mascle. Enllestit això, la *cruseta* era enfilada a dalt de tot del masteler de gàbia, i el tamboret al *masteler de «juanete».* Cas que tot ajustés, la metxa del masteler de «juanete» era enfilada a la cruseta i el forat del tamboret a la part superior del masteler de gàbia. I ja teniu el pal, ben ajustat, a punt d'ésser posat al vaixell.

Així que era enllestida al pal trinquet, hom feia al *pal major* del bergantí aquesta mateixa operació.



COL·LOCACIÓ DEL PAL TRINQUET D'UN BERGANTÍ PER MITJÀ D'UNA CÀBRIA

Mentre hom posava les peces als pals, eren preparades les cordes que havien de subjectar-los. Col·locats que eren, hom subjectava els pals mascles al casc, mitjançant les *jàrcies,* la de *bavor* i la d'*estribor,* que eren uns caps de corda molt gruixuts, que anaven des de sota la cofa a l'*orla,* a la qual eren subjectats amb unes *bigotes,* que eren units per mitjà d'unes cordes anomenades *acolladors.* Els mastelers de gàbia eren units a les cofes mitjançant les *jàrcies de velatxo,* que anaven des de la cruseta a cada cantó de la cofa.

Els dos pals eren reforçats amb cordes. N'hi havia (les *burdes)* que anaven des de les crusetes a l'orla. D'altres, anomenades *obencs,* anaven de la part superior del masteler de «juanete», a l'orla. Entre els dos pals anaven, a més, els *estrais,* i, entre el pal trinquet i el botaló, unes altres cordes, designades amb aquest mateix nom.

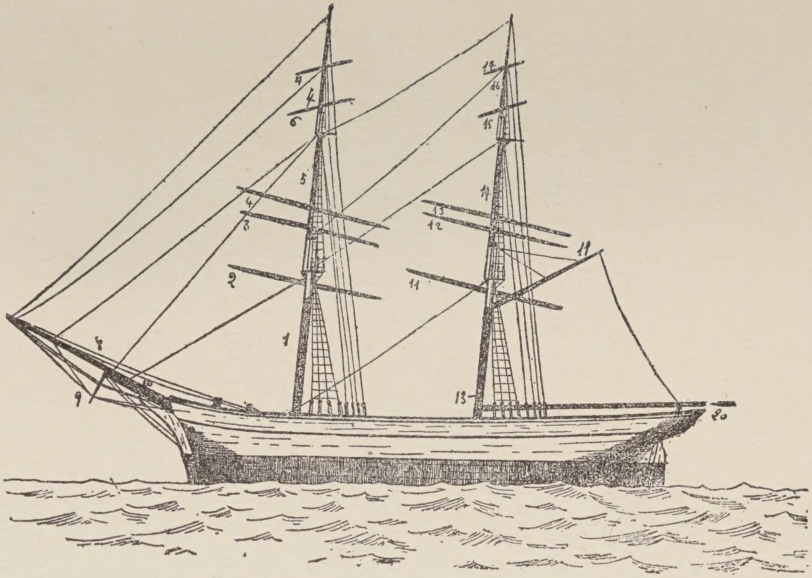
Les *vergues,* proveïdes d'uns aparells, anome-

nats *braces,* per a maniobrar-les, eren insertades a distintes altituds dels pals. Al pal mascle hi havia dues perxes anomenades *botavara* i *pico.*

Abans, les naus eren arborades pel procediment de les *càbries.* Perxes llargues i fornides, eren unides totes dues per la part superior amb una corda molt forta. Hom lligava les *càbries,* per mitjà de cordes, a unes estaques clavades a terra, i així tenien una certa inclinació. De la superior en penjava un aparell de quadernals, per a les maniobres. Així, per arborar els velers, hom lligava el pal que havia d'ésser alçat a l'extrem inferior dels aparells de quadernals de la càbria. A força de tirar el cap de l'aparell, el pal era hissat dalt de la coberta.

El bauprès.—A la proa dels velers, hom posava el *bauprès* i en feia reposar una part damunt la roda de proa i l'altra a la coberta tapada del castell. Al seu damunt reposava el *botaló,* un pal més llarg i més prim, semblantment inclinat, que podia córrer amunt i avall damunt el bauprès. Quan el veler era a port, llavors el botaló era enretirat, però, quan el vaixell navegava, calia allargar-lo per tal de poder dur els quatre *flocs* o veles del botaló. El bauprès i el botaló eren instal·lats als vaixells amb l'ajut de les càbries. Tots dos pals anaven lligats a l'*amura* de proa pel mitjà d'unes cadenes, anomenades *vents.*

Les veles.—Proveir de veles el veler, era l'operació final. Les veles eren d'una lona molt resis-



Abboradura completa i principals cordes reforçadores d'un bergantí rodó

1. Pal trinquet.—2. Verga de trinquet.—3. Verga de velatxo.—4. Masteler de «juanete».—5. Masteler de velatxo.—6. Verga de «juanete».—7. Verga de «sobrejuanete».—8. Botaló de floc.—9. Moc.—10. Bauprès.—11. Verga major o seca.—12. Verga de gàbia.—13. Pal major.—14. Masteler de gàbia.—15. Verga de «juanete».—16. Masteler de «juanete».—17. Verga de «sobrejuanete».—19. Verga de «cangreja».—20. Botavara rastrera.

tent i tenien contorns diversos : triangulars, quadrats o trapezoidals. Fetes d'unes tires unides per les vores, tenien el contorn ribetat amb cordes cosides i reforços de tela.

Les veles prenien el nom, segons el llur contorn. Així hom designava les triangulars amb els noms d'*estrais, flocs, pollacres* i *mitjanes;* les quadrades també eren anomenades *rodones* o *de creu.*

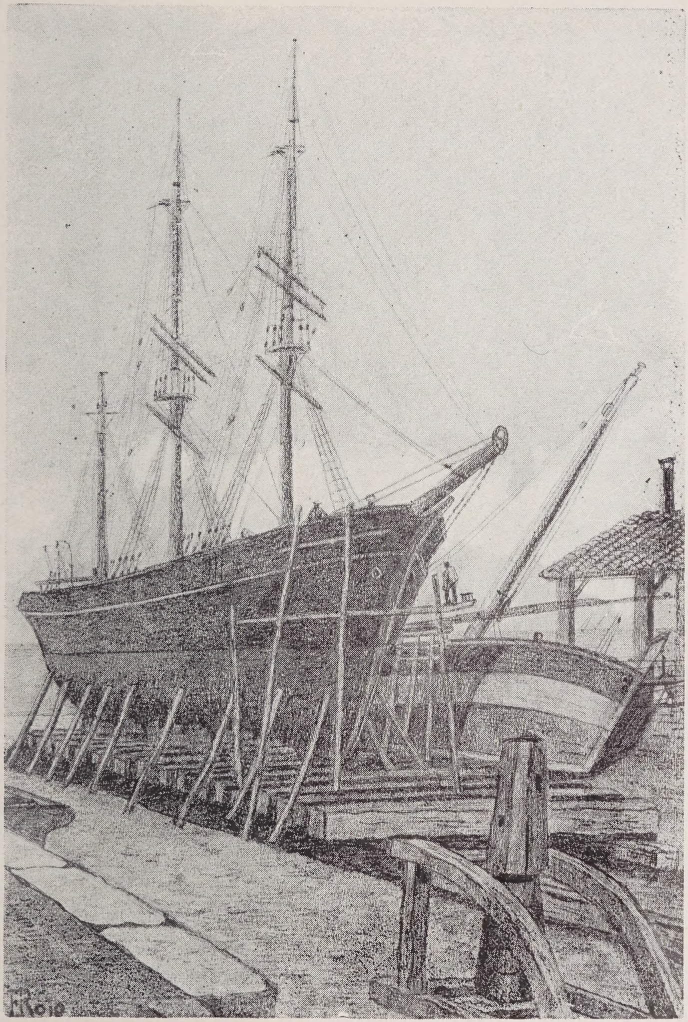
Totes les veles tenien en una vora, a la mateixa distància, dos caps de corda units i curts, anomenats *botafions,* diverses fileres dels quals servien per escursar les veles en hores de vent fort. Hom deia que les veles anaven *rissades* a l'hora que es servien dels botafions.

Com més simple era el veler, naturalment, menys nombre de veles exigia. Així, per dotar de veles una fragata en calien 30, i 20 per a un bricbarca. Un bergantí de tres pals, amb 17 en tenia prou. Un bergantí rodó i una pollacra rodona n'exigien 20; un bergantí goleta i una pollacra goleta, 14; un pailebot, 7; i 3 una barca de mitjana.

Distribució exterior

La distribució exterior d'un vaixell consta del castell de proa, de la coberta i de la toldilla o el castell de popa.

El *castell de proa* és una plataforma un xic elevada, limitada a proa per la roda i a cada cantó per l'*empavesada.* Hi ha el *cabristant,* torn vertical, girat a força d'unes palanques, insertades a la

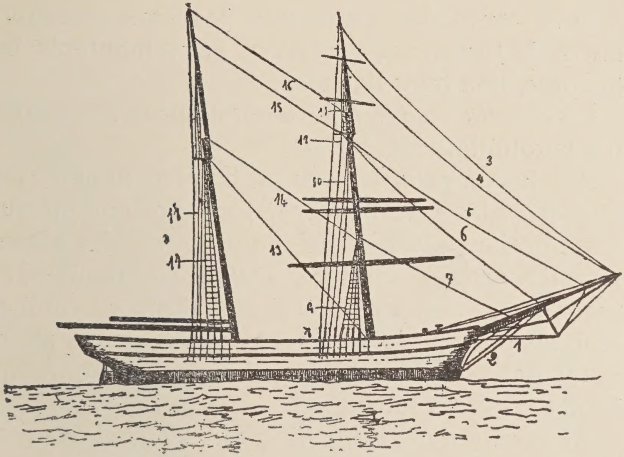


Un bricbarca i un quillat carenant al Varador Bofill

Dib. E. Roig

El bergantí goleta de tres pals «Gabriel», carenant al Varador Bofill

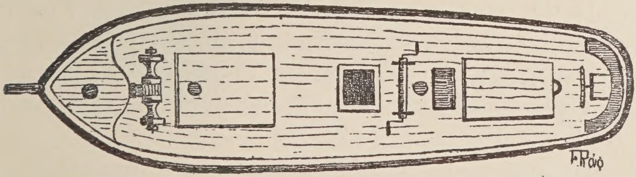
Cl. J. Roig



ARBORADURA COMPLETA I CORDES REFORÇADORES D'UNA POLLACRA GOLETA

1. Canyes del moc.—2. Barbades.—3. Estrai de cap de galop.—4. Estrai de pitifloc.—5. Estrai de contrafloc.—6. Estrai de floc.—7. Estrai major.—8. Bigotes.—9. Obencs de jàrcia de trinquet.—10. Burdes de velatxo.—11. Obencs.—Burdes gonete i sobre.—13. Estrai de trinquet. —14. Estrai majoı.—15 i 16. Estrai de velatxo.—17. Obencs de jàrcia de major.—18. Burdes.

seva circumferència. Mogut a força de braços, serveix per retirar el botaló quan, al moll, els bastiments atraquen de proa. El castell de proa té,



COBERTA D'UN VELER

a cada cantó, les *gates,* uns pescants gruixuts i curts, de fusta, que serveixen per a mantenir les àncores, bon punt llevades.

La *coberta* va des del castell de proa al de popa o a la toldilla.

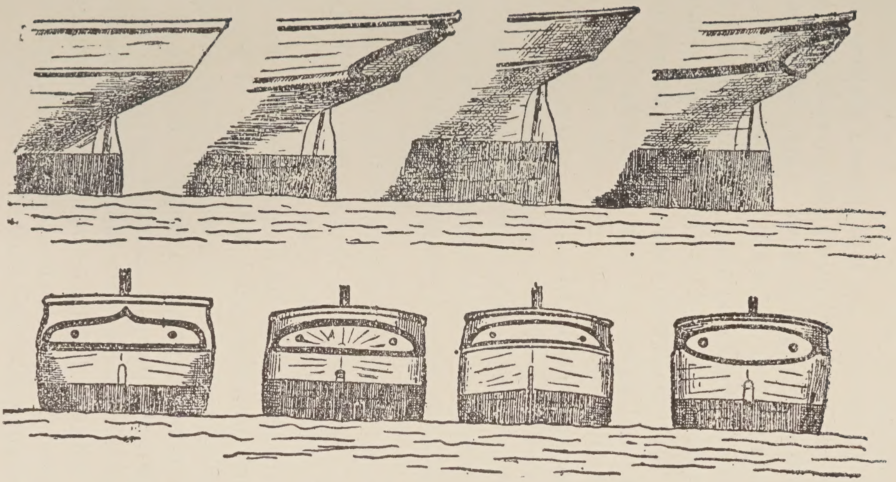
A coberta, prop de proa, hi ha el molinet de llevar la cadena de l'àncora, torn horitzontal que volta mitjançant dues palanques, mogudes amunt i avall a força de braços. Darrera el molinet, es troba el *pal trinquet,* i tot seguit el *ranxo,* cambra amb les lliteres de la tripulació i la cuina, al damunt del qual hi ha, fermades de cap per avall, les llanxes salvavides.

Al costat del ranxo hi ha l'*escotilla,* coberta amb tapes, anomenades *corters,* i tot seguit el pal major, al costat del castell de popa, on hi ha la cambra de popa o del capità, la roda del timó, i el *galliner,* seient semicircular que limita la popa del vaixell.

Les figures o mascarons

Heus ací un dels detalls més típics i suggestius dels antics velers. Anaven a la part superior de la roda de proa, al bell dessota del bauprès. Posats entre la ganya, la masqueta, els escobencs i les gates, guarnien de pintoresc els vaixells i prestaven als bastiments una certa personalitat. Eren guaites talment, allí dalt de la roda.

Els mascarons més en voga representaven reis moros, rajahs, el déu Neptú, regines, cacics indis,



Menes de popa

Al rengle superior, d'esquerra a dreta: popa de quadre; popa de dos cossos; popa rodona; popa de dos cossos (altre model). Al rengle inferior: les mateixes popes vistes de darrera estant.

sirenes, àngels, lleons d'allò més feréstecs i àguiles obertes d'ala.

Hi havia mascarons de cos enter i d'altres de bust només. Gairebé tots duien estesos els braços i alguna cosa a les mans, fos un ceptre, un paper enrotllat, una fulla de palma, o una bengala.

No feia de mal distingir, naturalment, els mascarons sortits de les mans d'un escultor de debó dels d'un pobre mestre d'aixa. Llurs proporcions i llur expressió ho delataven prou. En el darrer cas, hi havia només d'apreciable la ingenuïtat. Això mateix notàveu en el color. Si n'hi havia que donaven a cada detall llur to, d'altres es limitaven a passar-hi pel damunt els colors amb què havien pintat els cadenots, els escobencs i les fanaleres. Eren llavors força més a prop del grotesc que de l'art, els pobres mascarons.

Molts velers antics manllevaven llur mascaró a l'heràldica. Així els escuts de Catalunya i d'Espanya hi sovintejaven força, i també el de l'indret on eren construïts o matriculats els velers. Els de Masnou, que eren 400, duien tots gravat el paller, la masia i la muntanya del seu escut. Les dressanes de Blanes, Masnou, Arenys, Lloret i Sant Feliu de Guíxols, per dir les més importants, gravaven totes llur escut en un indret determinat del veler. Els vaixells de Blanes per comptes d'escuts, duien a proa i a popa, lleons i àligues, els quals sovint eren veritables obres d'art.

Entre els escultors de mascarons, va haver-n'hi un de molt famós a Blanes. De nom Francesc Pasqual i Granés, tothom li deia «Ulls menuts», per-

què, en efecte, els hi tenia. Fill de Tordera, esculpia mascarons a les tres dressanes de la platja de Blanes, en les quals eren construïts molt sovint quatre i cinc vaixells alhora.

L'«Ulls menuts», tenia sobretot destres les mans per a esculturar imatges religioses. Els seus Crists, les seves Mares de Déu i els seus sants, la gent d'aquella costa els trobava entendridors. A Blanes, hom pot veure la imatge de la Mare de Déu de l'Esperança, en l'ermita d'aquest nom; diversos misteris del Dijous Sant i un Crist de l'Agonia, a la parròquia; i uns àngels a un altar de l'ermita de Santa Cristina.

Per aquells volts, en parlar de l'«Ulls menuts», us retrauran, ultra el de la pollacra «Carmen», una pila de mascarons dels bricbarques, que eren construïts a Blanes.

El llançament

L'utillatge.—Enllestit un vaixell, hom pensava tot seguit a llançar-lo. Aquesta operació, la més interessant, venia a coronar-ne la construcció.

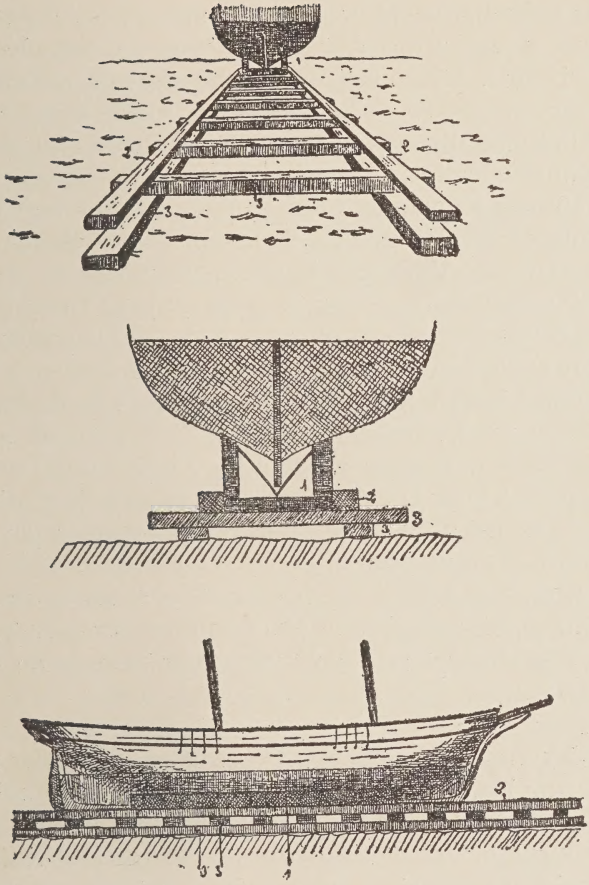
Abans, per a botar els grans vaixells, hom es servia d'un utillatge primari, mogut a força de braços, d'argues i de grills, els quals suplien les bombes hidràuliques d'avui. No eren conegudes les grades de construcció i llançament. Calia, doncs, improvisar cada vegada unes escales de fusta, damunt les quals lliscava l'*anguila,* on reposava la nau.

Per a construir l'escala, calia estendre damunt la platja dues fileres paral·leles de taulons units pels extrems, a tall de rails de tren. Hom posava damunt aquesta via de fusta uns pals entravessats (per l'estil dels que hom utilitza per a varar barques de pesca) i, al seu damunt, les *guies,* dues vores de fusta, paral·leles, entre les quals avançava, encaixada, l'anguila a l'hora del llançament.

Enllestida la grada, improvisada cada cop, venia el llançament. Els *grills* eren instal·lats en tres *sots,* l'un al costat de l'altre. Hom plantava vora el mar les dues estaques, a les quals eren enfilades les cadenes de les argues. Dos aparells de *talles,* d'allò més resistents, unien les argues a cada extrem anterior de l'anguila.

Al moment de varar, els grills, posats al cap de l'anguila de proa, iniciaven l'arrencada de la nau. Val a dir que eren moguts sempre pels braços més forçuts de la platja. Al mateix temps hom feia voltar les argues, a força de braços també.

A desgrat de les proporcions imponents, i del pes de 300 a 600 tones, mogudes per elements tan primaris, les naus avançaven. Les argues impulsaven el vaixell i no deixaven de voltar, fins a deixar-lo a la vora del mar. Aleshores, desarmats de talles, els aparells eren units a l'anguila. Tot seguit, per a provocar novament l'arrencada, hom feia tres clots, on instal·lava novament els grills. Aleshores hom clavava les estaques, traslladava les argues, encadenava aquestes a les estaques, armava altra volta els aparells amb talles, i el bastiment entrava a l'aigua. Tot seguit eren desfets



LLANÇAMENT D'UN VAIXELL

1. Anguila.—2. Guix.—3. Escala.

els aparells, llevat dels grills, i aplicades les *palomes,* unes cordes d'espart llargues, gruixudes i resistents. El codast de la nau era abraçat amb aquestes cordes. A llurs extrems, a cada cantó del vaixell, en direcció al mar, s'hi agafaven una cinquantena de braços.

El més emocionant del llançament era ben bé aquest final. El director de les dressanes llançava el crit de «Vara!». Aleshores, les manetes dels grills començaven a voltar i era empesa l'anguila. Aquelles dues fileres d'homes estiraven la paloma, amb tanta força que enfonsaven llurs cames a la sorra. L'esforç plegat dels grills i de la corda bastava a fer trontollar el vaixell. I heu-vos-el ací com llisca, primer a poc a poc, aviat més i més de pressa i ara ja tot rebent. Atravessada la platja, s'endinsava al mar, aixecant braves onades i brolladors d'escumerall.

Aquest espectacle, força freqüent a les nostres platges, hi era la major festa. Hom recorda fusses de fragates celebrat amb una pompa si fa no fa oriental.

Diverses maneres de llançament.—Llançar al mar un bastiment no era únicament una operació solemne, ans també delicadíssima. Calia que el constructor calculés fi. El pes de la nau, les resistències de materials, els accidents del llançament: tot això complicava el càlcul. L'obra de llarg temps, tota una fortuna, o, cosa més greu, una catàstrofe, depenia d'aquesta operació.

Primerament, per a *varar,* calia anivellar el ter-

reny i construir l'*escar,* excavació oberta a la platja, a tall de trinxera. Llavors hom construïa l'escala amb material ben resistent.

Hi havia diverses maneres de llançar bastiments : arborats del tot, mig arborats o ben despullats de pals.

El primer procediment rarament era seguit; varar sense pals, tampoc sovintejava. Hom solia varar amb mitja arboradura, amostrant els *pals mascles* i *mastelers de gàbia* amb les *vergues* corresponents.

De pintoresc, realment, no hi havia res com una nau tota arborada, amb la coloraina dels gallarets.

Sortida de la dressana.—Abans de llançar un bastiment al mar, hom telegrafiava a Barcelona sol·licitant un remolcador perquè anés a recollir-lo i se l'emportés remolcat a aquell port. Arribat que hi era, hom completava allí la seva arboradura, la qual era pintada, forrada de coure, i proveïda del *cabristant,* del *molinet,* de les *xigres* i de les *bombes* i també de cadenes, d'àncores, de material de salvament i *compàs.* Un cop proveït, el bastiment era inscrit, sovint, a la matrícula de Barcelona, centre dels naviliers catalans.

Entre els vaporets remolcadors que anaven a cercar velers a les dressanes de la Costa hi havia el popular «Montseny», que tenia rodes i dues xemeneies transversals. Arribava al lloc del llançament el mateix dia de la cerimònia, de bon matí. Tot esperant la fussa, era ancorat davant la platja. Quan el vaixell, després del llançament,

ja era a l'aigua, el remolcador li tirava un cap, que la tripulació lligava al veler. Tot seguit el «Montseny» partia.

A les nostres platges la fussa dels bastiments no hi deixava pas uns dies de soledat, com un hom podria témer. Tot just havia tocat aigua un bastiment, ja n'hi havia un altre de començat dalejant la fussa.

Tasques posteriors al llançament

Pintatge.—Quan els velers sortien de les dressanes no estaven pintats. L'obra morta anava enquitranada, i la viva coberta d'una capa de pega, que era una mescla de quitrà i resina de pi. Quan el vaixell arribava a mans del propietari, aquest el pintava al seu gust. La pintura era preparada amb pólvors de colors, olis secants i vegetals i pólvors secants.

L'obra morta era pintada de blanc o de negre; la viva ho era de vermell, o bé folrada de planxes de coure. El *verdet* que es formava pel contacte del coure amb l'aigua, donava al casc una tonalitat verda amable. Els molinets, cabristants, xigres, escotilla, trencanell, eren pintats amb combinacions de verd i vermell; els vents del bauprès, el botaló, els cadenots i els escobencs ho eren de vermell; els vanos, de groc o de verd broncejat; les figures, lleons, àligues i escuts, de diversos tons amb un cert art; els pals mascles, bauprès, vergues, pico i botavares, de blanc.

Els naviliers catalans van esmerçar molt de gust en pintar les naus. Per llur pintatge, aquestes tot seguit eren reconegudes com de Barcelona als ports d'Europa i d'Amèrica.

Calafatament i enquitranatge.—Per tal que l'aigua de mar no penetrés, travessant el casc, en l'interior dels vaixells, aquests eren calafatejats i enquitranats: la primera operació consistia a posar estopa a les juntures de les peces de fusta, i la segona a posar al casc una capa de quitrà o de pega.

El calafatament començava eixamplant les juntures amb el ferro d'obrir. En l'esvoranc, escletxa o *coment,* hom posava estopa mitjançant el ferro de canal. Tot això es feia picant damunt dels ferros amb una *massola.* Enfonsada l'estopa, al seu damunt hom posava quitrà amb el *pinzell,* el qual tenia la forma dels que hom empra per netejar la dentadura, però era més gran i només duia dues o tres fileres de clins.

Quan el vaixell era calafatejat, hom l'enquitranava amb quitrà obtingut en la destil·lació seca del pi, o bé en la destil·lació d'hulla. Era una substància de color negre, carminós, molt espessa, d'olor aromàtica característica i agradosa, i de sabor amarg. Com que era un producte molt viscós i difícil d'aplicar, calia fer-lo tornar més fluid escalfant-lo en calderes o perols de coure o d'aram.

Hom enquitranava la coberta i la part exterior i interior del veler amb la *llanada,* una canya llarga amb un manyoc de llana entortolligat al capdamunt, a tall de fus.

Revestiment exterior.—Calafatejats i enquitranats els bastiments, hom en revestia l'obra viva, per tal que l'aigua no hi penetrés. Aquella operació abarcava l'*emmasillat* i el *forro de coure.*

L'*emmasillat* consistia a revestir l'obra viva (el fons del casc, negat d'aigua quan el veler fa via) amb una mescla d'oli de peix i blanc d'Espanya, coneguda amb el nom de *solapa.* Aquest oli era obtingut premsant caps d'arengada i d'altres peixos ordinaris de Noruega. Aquesta *masilla* havia de tenir una consistència dura.

Per a posar el *forro de coure,* calia primerament emmasillar el casc; després hom posava trossos de paper encartronat, bru i verdosenc de to. El paper es recobria tot seguit de planxes de coure, a tall d'enrajolat, clavades amb claus de coure curts i amples de cabota.

Revestit del coure brunyit, en l'obra viva el casc era daurat, talment. L'aigua del mar, però, cuitava a oxidar-les i ben aviat allò que els revestia era el *verdet.* Heus ací perquè els velers tenien verd el fons. Normalment, els *forros de coure* duraven quatre viatges rodons. Per a renovarlos, calia pujar la nau als varadors i dics surants.

Característiques de la construcció catalana

No cal repetir que els velers construïts en el segle XIXè en les nostres dressanes eren bells de veure. Ni tampoc que, a més de llur gràcia de

línies, eren dotats d'una pila de probabilitats de vèncer les rauxes del mar. La solidesa la tenien, potser més que els altres, els velers sortits de les dressanes de Blanes.

Ara, cal no amagar que els nostres velers vuitcentistes patiren d'algunes tares, i de més d'una imperfecció. Diu Josep Ricart i Giralt, famós capità de la marina mercant, que els velers nostres pecaven de pesants, per amor d'ésser construïts amb peces massa gruixudes. Ara aquesta és la causa de llur lentitud. Posats a enumerar tares, podríem dir també que no eren aproats, ni de molt, d'una manera perfecta. Per això, quan navegaven amb mar de proa, capbussaven per proa i això dificultava, naturalment, la navegació.

El sistema de construcció que imperava devers l'any 50 a Catalunya, segons el capità Ricart i Giralt, era tot oposat al sistema adoptat a Itàlia, a Noruega, França i Holanda, on eren construïts velers de gran port per a una durada màxima de 20 anys de navegació. Passats aquests anys el veler anava al desguàs. Resignats a construir vaixells que morissin joves, hom els feia de peces de fusta prima. Així era assegurada la lleugeresa del vaixell i també el poc pes.

Els nostres naviliers encarregaven vaixells que poguessin navegar cinquanta o seixanta anys. Era ben popular entre la gent de mar una frase que venia a dir que els naviliers construïen bastiments per tal que poguessin gaudir-ne llurs néts. Amb aquesta aspiració, hom construïa les naus amb peces gruixudes. Si són certs els desavantatges d'a-

quest gruix, que hem enumerat abans, no ho és pas menys que, quant a la duració, no s'erraven de gaire. Cal dir només que avui encara naveguen velers catalans, construïts a l'any 1850. Podem retreure, com a exemple d'aquesta senectud gloriosa, el bricbarca «Julio Orive» (de Les Palmes), que abans havia estat el «Pablo Sensat» (de Barcelona), i els bergantins «Clotilde», «Matilde», «Marcelino Castells», «Antonio Pujol». La llista és breu perquè després de la guerra n'han desaparegut forces, per causa de l'excés de tonatge i de la crisi de la marina velera: «Asunción Ferrer», «Pepita», «Soberano III», «Rafael», «Marcelina», «San Telmo», «Galofré», «Gabriel». Altrament, faria goig de veure navegar pel nostre mar vaixells catalans vells de 60 anys, però tots rejovenits d'aire i de coratge.

Cost d'un veler

Resumint comptes, el casc, els pals, les cordes, els velams i els accessoris d'un bricbarca de 500 tones a punt de navegar, costava uns 10,000 duros l'any 1870. I durant la guerra gran, d'algun d'aquests velers aparellats de bricbarca que ja portaven uns 50 anys de navegació, van arribar a pagar-ne 15,000 duros.

III

REPARACIÓ I DESGUÀS DELS VELERS

Reparacions

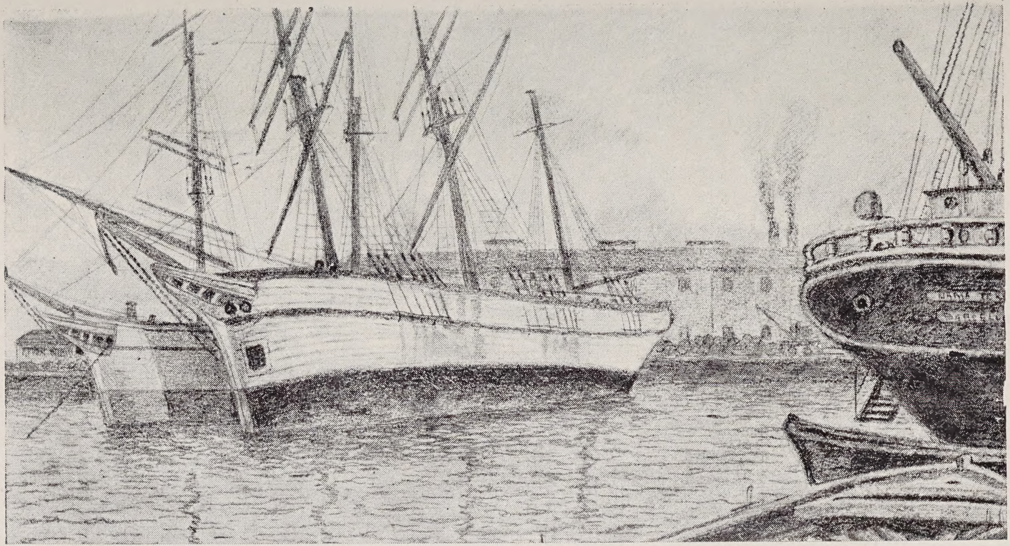
Carenes.—Volem dir amb aquest nom les reparacions que hom havia de fer de tant en tant als velers. Cal recordar els mils contratemps de llurs viatges, els cops de mar que malmetien l'obra morta i les peces de la coberta i el ressecament de les fustes, causa de vies d'aigua si a l'estiu s'allargaven massa llurs estades als ports americans en espera de nòlit. Altrament, l'acció del temps feia saltar la pintura del casc i la de les peces de ferro i escampava rovell per tot arreu. A més, els forros de coure atacats per la sal de l'aigua del mar, criaven musclos i algues i diverses petxines que arribaven a formar-hi una crosta; en tal cas treien el veler a terra i netejaven els fondos. És ben clar, doncs, que calia carenar el vaixell, de tant en tant, després de cada tres o quatre viatges, generalment.

Abans, l'operació de carenar es feia o bé a flor d'aigua, mitjançant *xates,* o bé en terra, pujant els vaixells als varadors.

Les xates de carenar eren uns *pontons* o naus velles, retirades de la navegació, mancades d'orla i de tots els detalls de coberta, llevat d'un pal resistent que es trobava al centre. A proa i a popa hi havia dos cabristants com els dels castells de proa dels vaixells de vela. Ancorades amb quatre cadenes, i amb unes grans àncores, els velers hi eren acostats per carenar. Els aparells de quadernals eren lligats per un cap a la xata i per l'altre sota la cruseta. Els caps lliures dels aparells eren entortolligats als cabristants del pontó. Per tombar el vaixell, dues colles d'homes feien voltar els cabristants amb l'ajut de les perxes. En entortolligar-se les cordes dels aparells, la nau es decantava a poc a poc, fins a tenir una inclinació d'un cinquanta per cent. Tombada que era, hom l'apropava a una balsa en la qual eren els mestres d'aixa i els calafats que havien de fer la carena. Tret el forro de ferro vell, hom calafatejava, enquitranava i posava el forro nou. Bon punt enllestides les reparacions, les cordes dels cabristants eren desentortolligades de la xata i així el veler podia redreçar-se a poc a poc fins a adoptar la posició normal. Tot seguit, la nau era tombada de l'altre costat, amb l'ajut d'una altra xata com la que acabem de descriure, i hom feia la mateixa operació que a l'altre costat.

Aquesta operació de tombar les naus per a carenar amb xates, era d'allò més pintoresca. Tom-

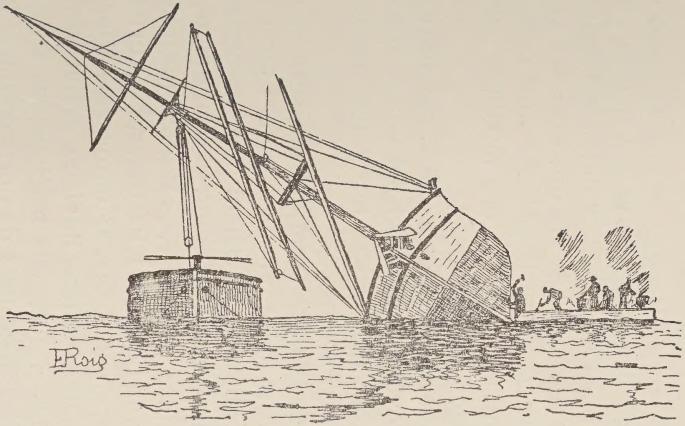
Carenant l'obra morta del veler de ferro «San Pedro»



Un veler a punt d'ésser desguassat, al Moll Nou o del Vulcano

Dib. E. Roig

VIII



Carena d'un veler per mitjà d'una xata

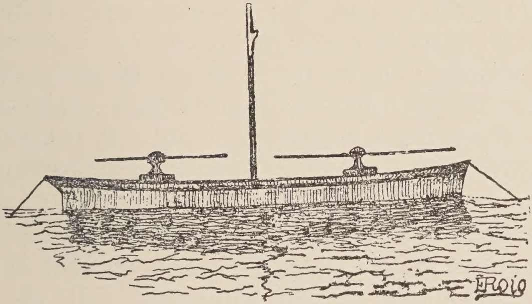
bades, les fragates i bricbarques lluïen tota la gràcia de línies del casc. Quan hom llevava el forro de coure, feia l'efecte que escataven un monstre marí.

El secader.—El secader era un recó de dàrsena on van a parar els velers que ja no poden navegar, per raó dels anys o de les avaries. Quan hi anaven per avaries, era que eren tan greus que llur reparació costaria gairebé tant com el veler nou. I, en aquest cas, els naviliers adoptaven aquest segon remei.

Al secader la visió dels velers era tètrica: despintats, rovellats, eren ben bé una desferra, vora la jove febre dels velers nous que al costat seu partien i arribaven.

Abans de la instal·lació del dic surant, element de carena modern, tots els velers eren netejats pels procediments que hem descrit. Vaixells tan imponents com les fragates «Cataluña», «Palamós», «Rosa Alegret», «Marcelino Janer» que desplaçaven de 900 a 1,100 tones, i els bricbarques «Tafalla», «José Roig», «Montornés», «Borinquen» per anomenar-ne uns, havien canviat forros, mitjançant les xates. Els bricbarques i bergantins de diversos aparells i de ports distints, ho feien al varador.

Netejar fondos a un veler de 600 tones, costava 150 duros; pintar l'obra morta en costava 250 i canviar el forro 500. Val a dir que un forro de coure durava cinc anys, gairebé el temps de fer cinc viatges rodons a Amèrica.



XATA

L'aigua dolça dels ports fluvials com Nova York, dissolvia el verdet de la part baixa dels velers. Així, doncs, quan els nostres velers hi amarraven netejaven fondos de franc i se'n tornaven cap a Europa amb el forro lluent, flamant.

El varador.—Al nostre port, va haver-n'hi un de molt important: el «Varador Bofill», que es trobava vers l'indret de l'actual Moll de Pescadors. Avui, completament transformat, pertany a la Junta d'Obres del Port; hi ha un poderós motor elèctric per a treure embarcacions de poc tonatge.

Quan el Varador Bofill funcionava, era mogut amb màquina de vapor i treia bricbarques i altres grans velers de la manera següent: Abans d'entrar al varador, la nau era ben inspeccionada per buços escafandrers. Enllestida la inspecció, hom feia l'*anguila*, per a treure la nau o per a mantenir-la dreta en terra ferma. L'anguila era cons-

truïda damunt d'un bastidor que corria amunt i avall d'uns rails que anaven des del capdamunt del varador (que és on hi havia la màquina de vapor) a un bon tros endins de la mar. El bastidor era proveït d'una cadena per a pujar-lo i baixar-lo, i entortolligat a un *xigre* mogut per una màquina de vapor.

Per treure un veler en el varader, hom feia córrer el bastidor amb l'anguila fins a negar-la al mar i posar-la sota el vaixell. Tot seguit, calia reposar el fons del casc en l'anguila. Enllestida l'operació, funcionava el xigre, el qual, capdellant les cadenes, feia pujar el bastidor amb l'anguila fins a deixar el vaixell lluny del mar i a punt per a la reparació.

Al varador, ja ho hem dit, hom feia diverses reparacions, com mudar les peces de fusta de la quilla, canviar quadernes, rodes i timons; tals operacions exigien temps i treball. També hi eren fetes tasques més corrents : calafatejar, enquitranar, mudar el forro de coure, o netejar-lo; aquesta darrera tasca és el que vulgarment es deia *netejar fondos*.

Reparats que eren els vaixells, hom deixava lliscar varador avall el bastidor, amb el veler i amb l'anguila. La màquina de vapor era la qui donava l'impuls. Així que era negada al mar l'anguila, i en una certa profonditat, el veler era alliberat del dispositiu que el sostenia en terra i surava en mig de les aigües de la dàrsena. Aleshores el veler era remolcat fins al moll i allí, a flor d'aigua, eren completades les reparacions.

Canviament del forro de coure d'una fragata

Desguàs

Compareu, si us plau, la visió d'un veler arreconat a la dàrsena per al desguàs, amb l'esclat de la fussa o amb la visió del navegar amb les veles esteses i els gallarets al vent. El veieu ara mig tombat, tot groc de rovell, despintats els pals i caigudes les vergues.

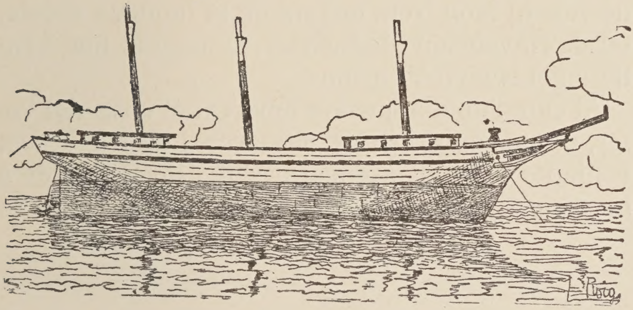
Per a desguassar un veler hom començava per desarmar tot el que hi havia a dins : lliteres, taules, armaris i bancs. Totseguit eren destruïts els envans, els mamparos de proa i de popa i els del dipòsit d'aigua potable. Venia un moment en què, fet malbé tot, el veler, de dins, era només una bodega immensa. Llavors, calia desmuntar tot el que hi havia a la coberta : el cabristant, el molinet, la xigra, les bombes d'aigua, el ranxo, la cuina, la tapa de les escotilles i el galliner. I ja teniu llisa la coberta, i el moll tot ple de fusta i ferro vell.

Llavors, arribava l'hora de desarmar tots els pals. Primerament, eren arriades les vergues, del pal «juanete»; a continuació la de les *gàbies altes* i les *baixes,* acabant per les *majors* del pal trinquet. Seguint el mateix ordre, eren arriades després les del pal major.

Tretes les vergues, només calia treure els pals. Si es tractava d'un bricbarca, hom llevava de primer els mastelers de «juanete» i després els de la gàbia, dels pals trinquet, major, mesana, botavara i picos. Burdes, jàrcies i vents eren lle-

vats amb els pals. Totes aquestes operacions eren fetes amb la càbria de la Riba.

No fa pas trenta anys, hi havia al Moll de la



Un veler al secader

Riba, de la Barceloneta, una càbria molt potent. Consistia en dos tubs de ferro, alts, fornits, parallels, decantats endavant, cap al mar, que acabaven per dalt en una petita plataforma, i per baix eren fermats a una plataforma metàl·lica cimentada al Moll de la Riba; a més, en terra era subjectada per uns cables d'acer, per l'estil dels que hi ha als ponts sospesos. De la part de dalt, penjava un aparell de *catalines,* mena de bossells per a arborar i desarborar velers.

Per llevar els pals mascles d'un veler, calia atansar-lo a la màquina de la Riba. Els extrems dels pals eren lligats a l'aparell de catalines que penjava de la càbria. Començava a funcionar la màquina de vapor i, l'un darrera l'altre, anaven sortint tots els pals. Desproveït el veler d'arbora-

dura, una llanxa amb quatre remers, o més sovint un remolcador, s'enduia el casc a un recó del Moll Nacional, que és on havia d'ésser desguassat.

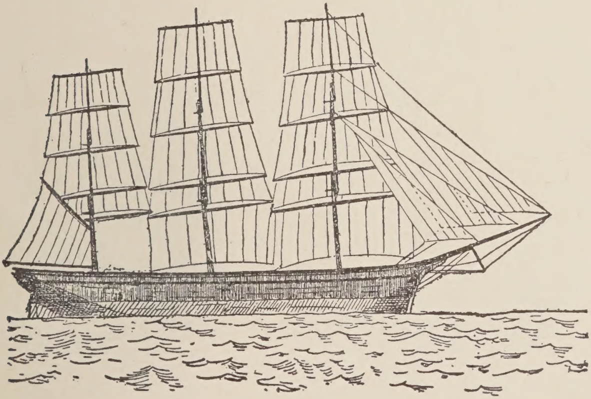
En aquests temps, hom solia asilar els vaixells de vela al Moll Nou, davant de la fundició «Societat de Navegació i Indústria», coneguda per «Tallers del Nuevo Vulcano».

Al cap d'un dia que era amarrat el casc del veler, armats de destrals, de serres i de serrutxos, venia un escamot a encarar-s'hi, i no deixaven a bord sinó un munt de desferres.

IV

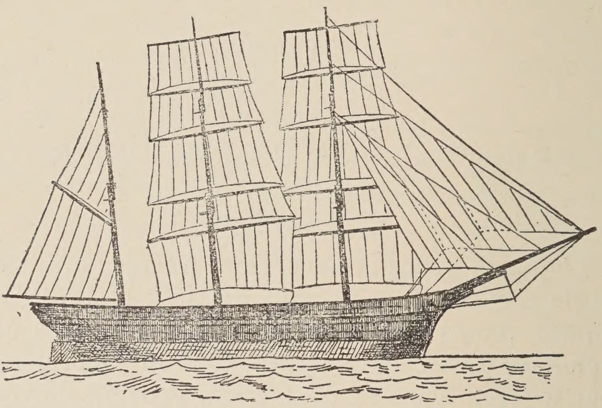
PRINCIPALS TIPUS DE VELERS

L'apogeu de les construccions navals durant el segle XIX^{è} comprèn els anys del 1850 al 1870. En aquest temps foren gairebé construïts tots els velers de navegació d'altura, és a dir a propòsit per a fer la carrera d'Amèrica. Proveïts de vergues i veles rodones podien ben acarar-se amb el

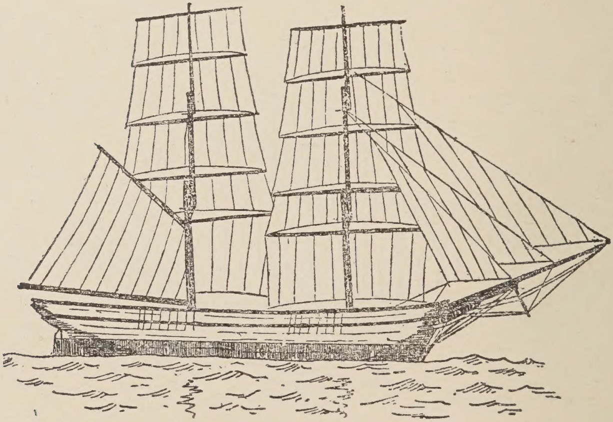


FRAGATA

Mar Gran, com anomenaven l'Atlàntic. Els aparells eren els adoptats com a element de transport, per les nacions que tenien grans navilis velers.

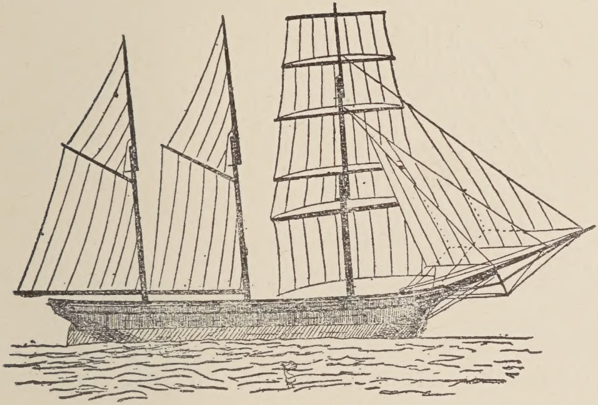


BRICBARCA

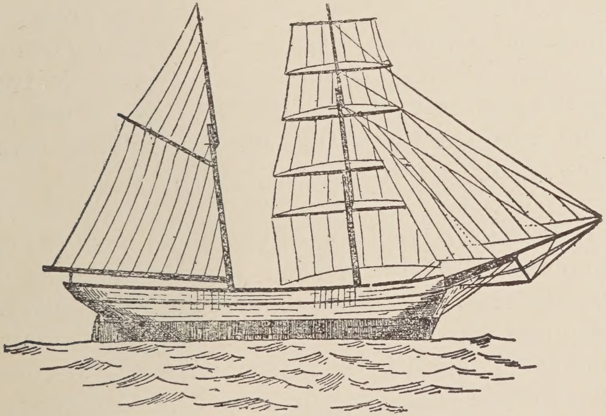


BERGANTÍ RODÓ

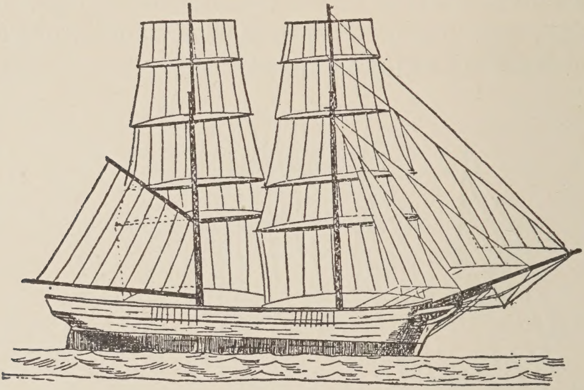
Heu-vos ací una breu descripció dels tipus de velers més corrents de la marina vuitcentista de construcció catalana.



BERGANTÍ GOLETA DE TRES PALS



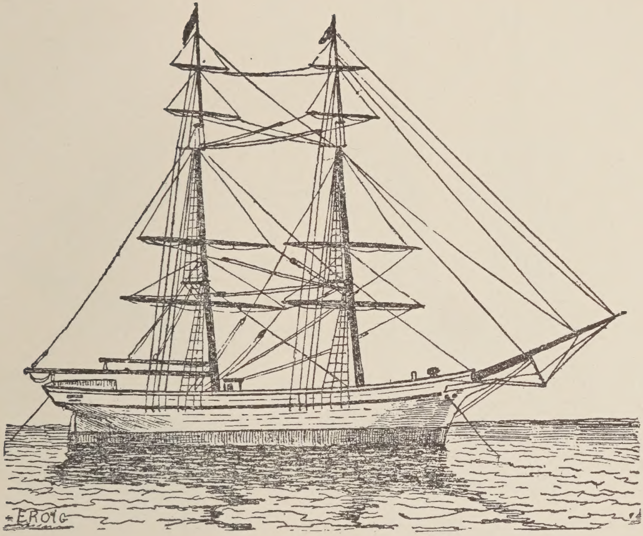
BERGANTÍ GOLETA



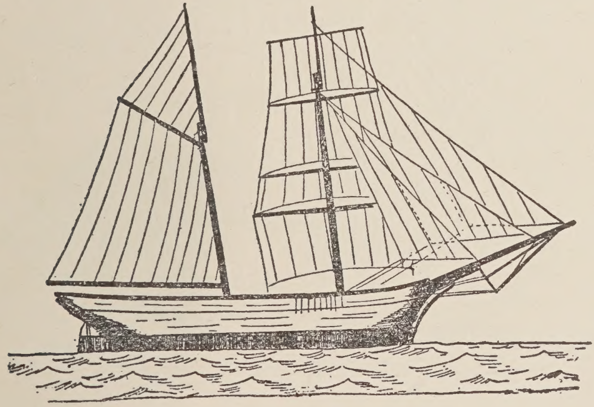
POLLACRA RODONA

FRAGATA.—Aquest era el veler més gran que corria pel mar i també el que tenia un aparell més complicat i més complet. El seu port era d'unes 400 a 700 tones. Tenia tres pals : el de proa era anomenat *pal trinquet;* el del mig, *pal major;* i el de popa, *mesana.* Constaven tots tres de tres peces i eren proveïts de vergues, cofes, crusetes, i cinc vergues. El pal mesana, a més, tenia botavara i pico.

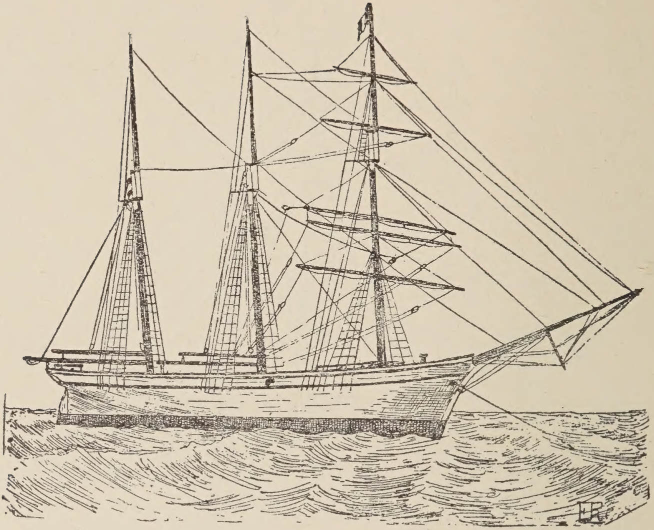
BRICBARCA O CORBETA.—Per raó del tonatge i de la complicació, aquest veler venia després de la fragata. Era de 300 a 500 tones, i duia tres pals. El trinquet i el pal major eren com els d'una fragata, amb els mateixos detalls. El pal mesana no constava sinó de dues peces amb cruseta de botavara i de pico.



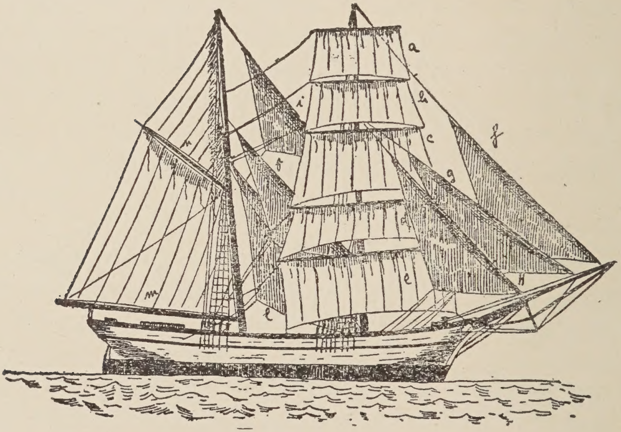
POLLACRA RODONA AMB COFES



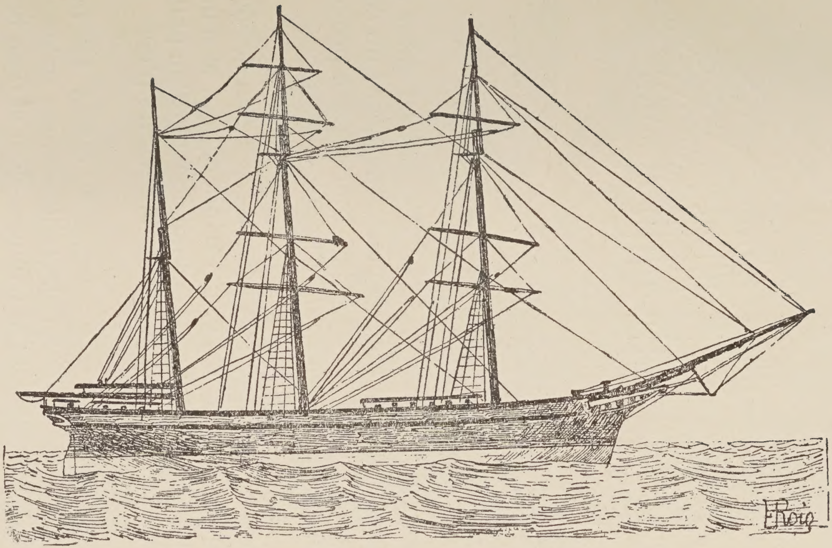
POLLACRA GOLETA



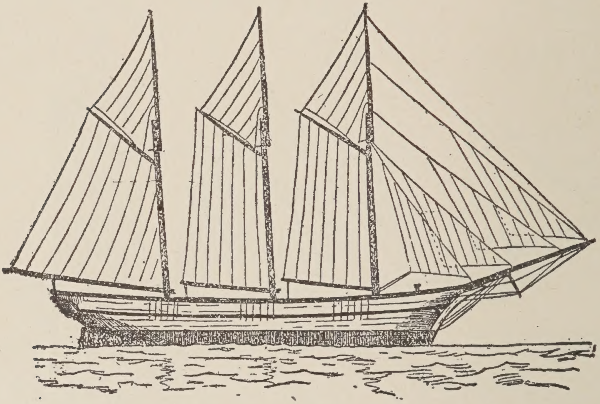
Pollacra goleta de tres pals



Una pollacra goleta amb totes les veles



Pollacra barca



PAILEBOT DE TRES PALS

BERGANTÍ, O BERGANTÍ RODÓ.—Aquest veler de dos pals tenia un aparell molt complicat i un desplaçament d'unes 200 a 300 tones, i era proveït de dos pals com els d'una fragata.

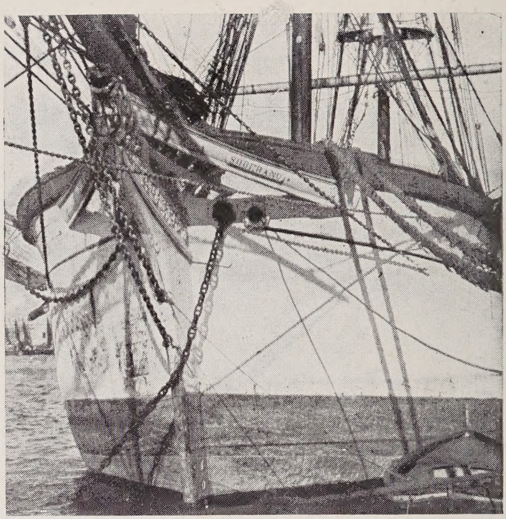
BERGANTÍ GOLETA DE TRES PALS.—Tenia de 300 a 400 tones i tres pals : el pal trinquet com el d'una fragata i el pal major i mesana com els d'un pailebot, amb dues peces, cruseta, botavara i pico.

BERGANTÍ-GOLETA, O BERGANTÍ-GOLETA DE DOS PALS.—També de dos pals, tenia aquest veler de 250 a 300 tones. El pal trinquet, com el d'un bergantí rodó i el pal major com el d'un pailebot. Dues peces amb cruseta, botavara i pico.

POLLACRA RODONA O POLLACRA.—De dos pals

El port de Barcelona en 1886. Al fons, els velers atracats davant la Dàrsena Nacional.
Vista presa des de la Riba de la Barceloneta

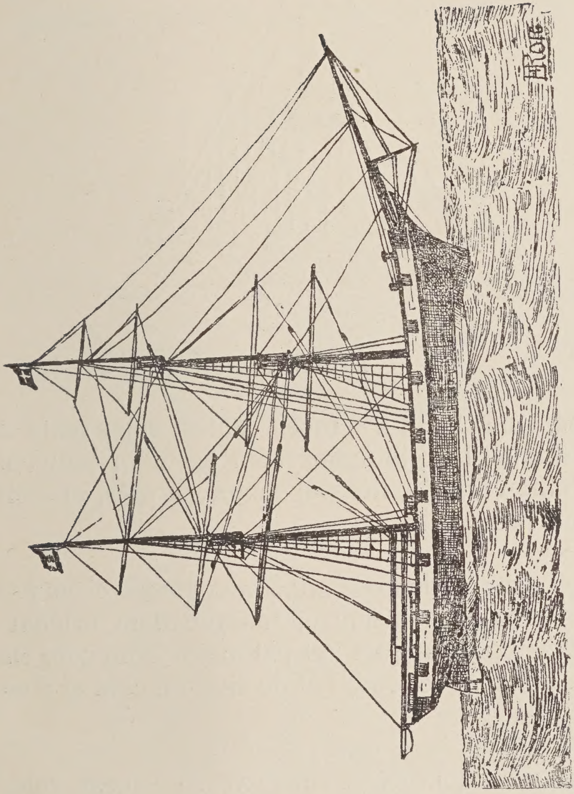
Cl. J. Roig



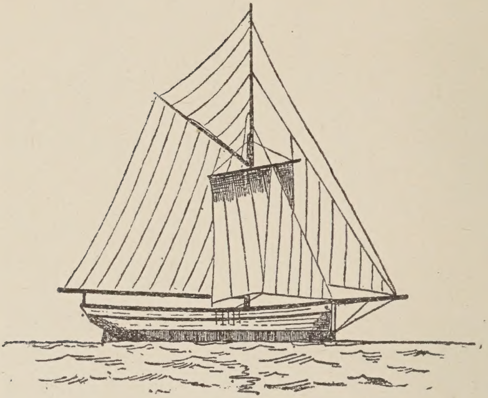
El bergantí rodó «Soberano», construït a Blanes, mostrant tota l'ornamentació de proa

El mascaró de proa de la fragata de ferro «Humberto», representant un rei moro

Cls. J. Roig



BERGANTÍ POLLACRA



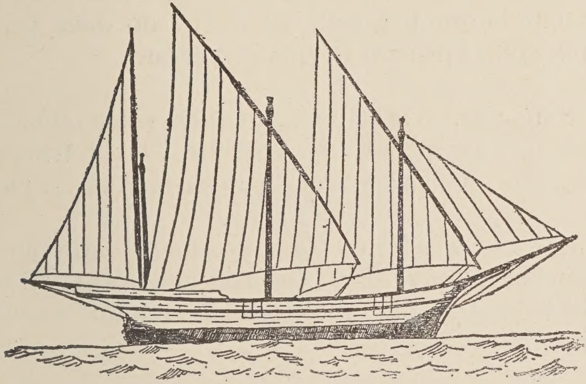
BALANDRA

també i de 200 a 250 tones, aquest veler tenia el pal trinquet i el pal major com els d'un pailebot amb cinc vergues, i el pal major, a més, proveït de botavara i pico.

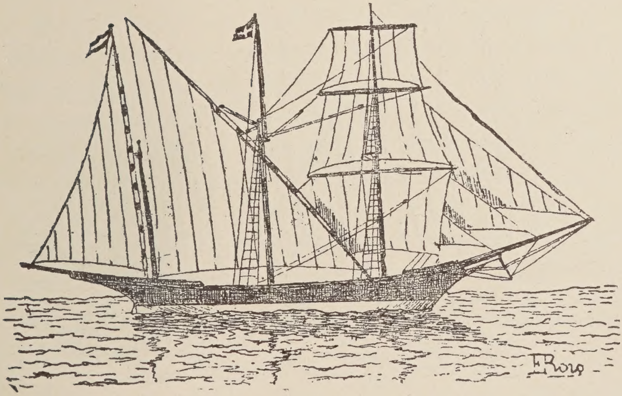
POLLACRA BARCA O POLLACRA CORBETA O POLLACRA BRICBARCA.—Tenia el tonatge d'un bricbarca. El seu pal trinquet i el pal major eren com els d'una pollacra rodona, i el de mesana com el d'un bricbarca.

POLLACRA GOLETA DE TRES PALS.—Aquest veler tenia el tonatge d'un bergantí goleta de tres pals. Dels tres pals, el trinquet era com el d'una pollacra rodona, i els pals major i mesana com els d'un bergantí goleta de tres pals.

POLLACRA GOLETA O POLLACRA GOLETA DE DOS PALS.—El tonatge d'aquest veler era com el d'una pollacra rodona de dos pals. Tenia el pal trinquet



MÍSTIC



MÍSTIC GOLETA

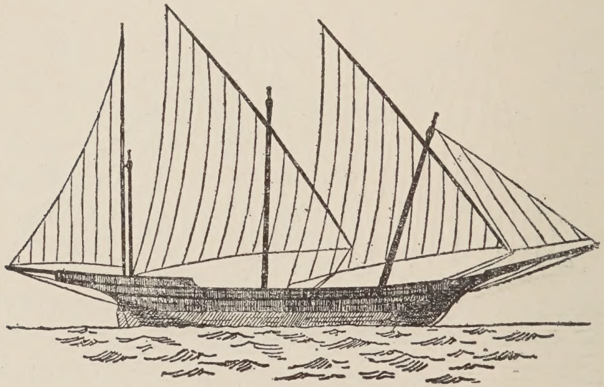
com el d'una pollacra rodona i el pal major com el d'un bergantí goleta.

Bergantí pollacra.—Veler del tonatge d'un bergantí goleta de dos pals. El trinquet era com el d'un bergantí goleta, és a dir, de dues peces amb cofa, i proveït de quatre vergues.

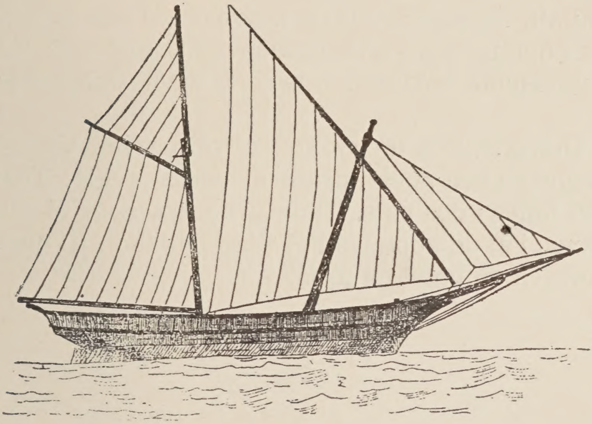
Pailebot.—De 200 tones, aquest veler tenia dos pals de dues peces amb cruseta. El pal trinquet portava una verga i el de popa botavara i pico.

Balandra.—Tenia 80 tones i un sol pal com el pailebot, al qual anava insertat una verga. Hi havia balandres que a popa duien amb una antena, mitjana i caçaescotes.

Goleta.—Vaixell d'unes 200 tones i dos pals,



Xavec



QUETX

com el pailebot. El pal de proa portava cofa i quatre vergues i el de popa cruseta, botavara i pico.

MÍSTIC.—Vaixell de vela llatina d'unes 100 tones de desplaçament, tenia tres pals, l'un a proa, l'altre al mig, proveït de mestres, i l'altre, més petit, a popa, proveït d'una mitjana. Tots tres pals eren verticals. Duia, a més, a proa, un botaló i, a popa, un altre botaló anomenat *caçaescotes*.

XAVEC.—Era aparellat de vela llatina i tenia el mateix desplaçament que el místic. Se'n diferenciava només amb el pal de proa, que era més decantat endavant.

BARCA MITJANA, FALUTX, LLAÜT.—També apare-

llat de vela llatina, feia 80 tones. Tenia al mig un pal alt, decantat endavant, proveït d'una mestra, i a popa un pal vertical, més petit, amb una vela anomenada *mitjana*. A proa el xavec duia botaló.

Quetx.—Era un vaixell estranyíssim. Van navegar-ne ben pocs durant el passat segle. Tenia 150 tones i dos pals. El de proa era com el d'un xavec i el de popa com el d'un pailebot. El quetx portava un botaló a proa.

V

EL PORT DE BARCELONA

Els molls

Vist el d'ara, fa de mal imaginar com era d'esquifit el port de Barcelona a mitjans del segle passat. Tenia només un moll que començava al Morrot, al mateix indret on van edificar la vella estació de Vilanova, en 1879. Aquesta dàrsena era limitada per les Hortes de Sant Bertran, platja petita, refrigeri de banyistes i de pescadors de canya. Venia tot seguit el Baluart de les Dressanes, amb tot d'edificacions militars i de bateries, útils en cas de defensa i, encara més sovint, per a fer salves en les grans diades. Allí al peu, hi havia el petit espigó on atracaven les llanxes i els bots, per desembarcar els passatgers dels vaixells. En aquest indret començava la Muralla de Mar, que s'estenia des de l'actual Porta de la Pau fins als Docks (enfront del Passeig del Cementiri), on la muralla feia un angle obtús, per anar a morir al Portal de Mar.

Quin bell passeig la Muralla de Mar! Ho diuen els nostres avis i ens han pervingut prou documents per a no dubtar-ho. Després de la Rambla, tenia la indiscutible primacia. Bell pel sol de l'hivern i per a contemplar el bé de Déu de velers de la Dàrsena, i la Barceloneta al fons.

Allí on hi ha els Docks avui, hi havia una gran platja. Hi atracaven les barques de mitjana de la ciutat i les dels pobles de la Costa, que mantenien un bon tràfec amb el nostre port. També hi treien les barques pesqueres del bou.

En el nostre port antic, aquest recó no perdia el millor encís de la vida marinera : les barques de coloraines, les veles esteses al sol, els pals, els pescadors endegant ormeigs, tot plegat guarnia aquesta escena.

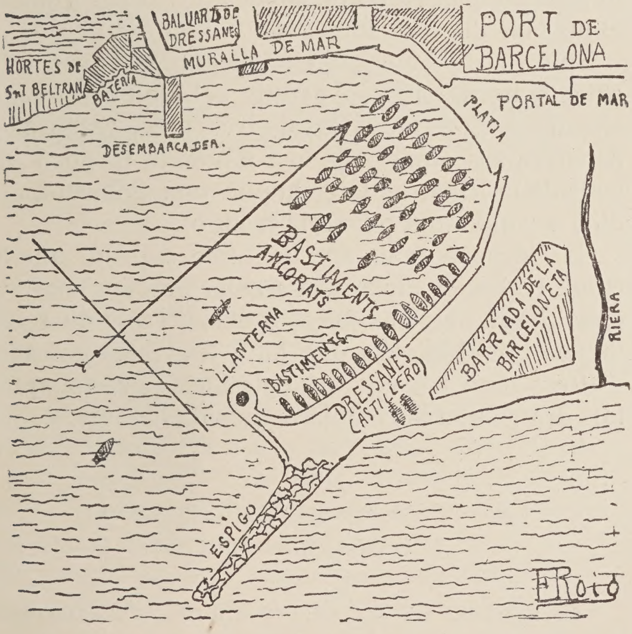
La Riba de la Barceloneta, tan famosa, el veritable moll del port, arrencava d'aquesta platja i moria al Farell. El moll era baix, amb anelles de ferro, per amarrar-hi. Massa estreta, la Riba dificultava totes les maniobres : el carregament, el descarregament dels velers, el pas de la gent i el dels carros.

En aquest moll s'arrenglerava una restallera de cases baixes, totes per l'estil, en les quals hi havia unes tavernes anomenades *pudes*. Foren enderrocades en 1892. La gent de mar hi anava a jugar, a menjar i a beure. L'olor dels guisats de peix i la del tabac de contraban s'hi barrejaven per fer-hi l'ambient. Per virolar-ho, no hi mancaven, ben cert, ni crits ni batusses.

Damunt les pudes hi havia, talment com un ter-

rat, un passeig mirador, tan llarg com la Riba, que rivalitzava amb el de la Muralla de Mar. Podíeu, des d'allí, ben distingir tres termes : els velers de la Riba, els que fondejaven a la Dàrsena, i la ciutat, en el de més enllà. Les dues perles del Moll, eren la Font de Neptú i el «Negre de la Riba».

La font era de pedra, d'un to ben acordat amb el del moll. Fou enderrocada en 1892. El seu doll feia bon servei als velers de cabotatge i d'altura.



El port de Barcelona vers l'any 1850

El *Negre de la Riba* no era altre que el mascaró d'un gran veler desguassat. Vestit de rei moro, homenàs com era, guaitava des d'una finestra, potser tot enyorós dels viatges, els altres mascarons de proa, atracats a la Riba. Entre la quitxalla, el Negre de la Riba era prou popular per a fer de papu.

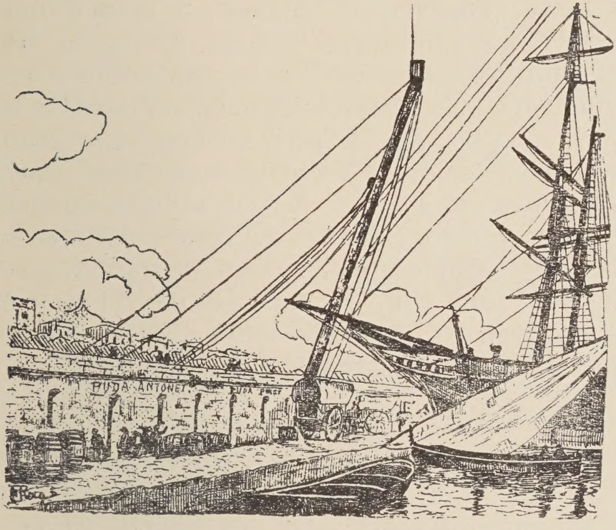
La llanterna de la torre, la qual es dreça encara avui al peu del Moll dels Pescadors, tancava el port. Aquesta llanterna tenia un espigó, fet de pedra i roca, que servia de trenca-onades; la gent hi anava a passejar-s'hi, especialment per guaitar el mar els dies de temporal.

En tornar d'Amèrica, els velers amarraven a la Riba o bé ancoraven al mig del Moll o Dàrsena Nacional. Si eren velers de tres pals, fragates o bricbarques, llurs pals, per amor de la poca alçada de la Riba, es feien imponents. Sobretot, els dies en què fora port feia tràngol.

La Dàrsena tenia tot un altre aspecte que la Riba. Hi havia ancorats vaixells en rengleres de cinc i de sis, els uns darrera els altres, i de totes menes i models. Els uns amb les veles esteses, d'altres amb les vergues caigudes, però tots pintats dintre una harmonia exquisida de tons.

Les operacions de carregament i descarregament

Les operacions de carregament i descarregament podien ésser fetes de diverses maneres: o



La Riba de la Barceloneta, amb la càbria de ferro per arborar grans velers, vers l'any 1870.

bé traslladant les mercaderies de la bodega a coberta i d'allí al moll, o bé transportant-les de la bodega a la Riba, mitjançant unes grues improvisades a bord del veler.

Per al carregament, els velers atracaven de proa o de costat a la Riba. A les darreries del segle xixè, però, ho feien al Moll de la Muralla (avui Bosch i Alsina), mitjançant una palanca estesa entre la nau i el moll.

Els carros arribaven carregats a la Riba i deixaven la càrrega estivada al moll, al peu del veler. Les cases exportadores, per tal de facilitar

l'embarc, llogaven una palanca a la Junta d'Obres del Port, per una pesseta diària. Les *colles* eren el centre de contractes. Els que embarcaven obra guanyaven sis pessetes cada dia. A dintre els velers, a la bodega, hi havia un home que mentre estivaven comptava les teules o els rajols; aquest guanyava set pessetes diàries; els que estivaven la mercaderia en guanyaven només sis. Els embarcadors d'arròs (feina feixuga perquè havien de dur els sacs a coll), i també els de vi i els d'oli, guanyaven set pessetes i mitja diàries. Aquests jornals regien pels volts de l'any 1904.

Drets d'entrada i sortida del port

En entrar al nostre port, els vaixells de vela, que venien d'Amèrica, mai no ancoraven a l'avantport ni amarraven a l'Escullera de Ponent. Entraven amb l'auxili d'un remolcador, el qual, si venien carregats, els deixava atracats al moll de la Riba, per al descarregament. Si venien en llast, descarregats d'altres ports, hom els deixava al mig de la Dàrsena Nacional. Fondejats, hi romanien al costat dels velers que feien la carrera de gran cabotatge i d'altura. No calia pagar res a la Junta d'Obres del Port, per poder fondejar a la Dàrsena.

Per poder remolcar un veler des de fora a dins del port, mitjançant un remolcador, calia pagar 75 pessetes. El pràctic que pujava a bord i es feia càrrec del timó per a conduir la nau, cobrava 20 pessetes. Un veler, per entrar al port, satisfeia

en concepte de drets d'entrada 6 pessetes. El capità del veler les pagava al pràctic. Quan els vaixells de vela atracaven al moll per al descarregament, abonaven en concepte de drets d'atracament, 8 pessetes, i una pesseta diària per drets de permanència al port. Tot calia pagar-ho a la Junta d'Obres.

Bell punt el vaixell arribava al port, el capità saltava en terra i s'adreçava a la Comandància de Marina, a despatxar la documentació del veler. Aquests tràmits costaven 4 pessetes.

Quan un veler sortia cap a Amèrica, també calia anar a la Comandància de Marina a despatxar els papers. Aquest tràmit costava 11 pessetes. L'ús del pràctic i del remolcador per a treure la nau fora del port, importava la mateixa quantitat que a l'entrada.

VI

EL NEGOCI NAVILIER

Els naviliers

El navilier era l'home de negocis que servint-se de vaixells de vela, explotava els transports marítims.

Calia, per a ésser bon navilier, una certa preparació : una mica de cultura, la coneixença profunda dels bastiments i de la navegació, i àdhuc un cert dinamisme comercial i mercantil. Es a dir, calia un doble de negociant i de mariner. Per provar-ho, no ens costaria d'enumerar una pila de capitans que comandaven vaixells de la seva propietat i negociaven amb la càrrega.

Hi havia navilier que era propietari de diversos vaixells i la base del seu negoci era crear nòlits de càrrega variada, principalment d'obra, sal, «tasajo», fustes, dogues i cotons.

D'altres homes de comerç explotaven la navegació de vela com a element auxiliar d'un negoci. Així, per exemple, els importadors de fustes i doga i els exportadors de vins amb navili propi.

Moltes vegades, el propietari del vaixell, n'era, alhora, capità. El negoci consistia a comprar nòlits, o bé el mateix capità adquiria carregaments d'oli, de vi, de cebes i d'alls, als ports de Barcelona, Tarragona, València, i els venien pel seu compte als ports antillans o als del Plata.

Els antics naviliers eren fills de la Costa, principalment de Sitges, Vilanova, Masnou, Vilassar, Lloret, Sant Feliu de Guíxols, Roses i Cadaquers. Podem dir que en aquell temps, la gent de la Costa vivia ben bé de cara al mar. La carrera de nàutica era seguida per la majoria dels joves seduïts per l'activitat de les dressanes, les cerimònies de la fussa i les contalles de viatges que escoltaven a tothora. Diuen els nostres avis que un capità de la marina mercant era entre les noies benestants un partit envejable.

Acabada la carrera, fets els viatges de pràctica, els estudiants de nàutica es trobaven amb un títol a les mans, que els permetia de comandar un vaixell. Generalment, sol·licitaven aquest lloc al primer vaixell que sortia de les dressanes d'aquell poble. Si el jove capità era acabalat, comprava un vaixell nou i es dedicava al negoci marítim. Si anava bé, a aquell vaixell en seguien d'altres, i així era eixamplat el negoci navilier.

Cases navilieres

En el segle passat hi havia a Barcelona qui-sap-les cases navilieres. Era en llurs mans tot el trà-

El port de Barcelona a principis del segle XVIIIè

El port de Barcelona l'any 1888. A la dreta, uns velers ancorats a la Riba de la Barceloneta; a l'esquerra uns altres ancorats a la Dàrsena Nacional

fec d'importació i d'exportació entre el nostre port i les colònies espanyoles d'Ultramar, d'Amèrica Llatina i Filipines.

Totes les signatures comercials propietàries de velers que feien la carrera d'Amèrica, gaudien d'un crèdit excel·lent. Les oficines d'aquestes cases eren a Barcelona, amb sucursals a gairebé tots els pobles de la Costa : a Vilanova, a Sitges, al Masnou, a Ocata, a Premià, a Vilassar, a Blanes, a Lloret, a Sant Feliu de Guíxols i a Cadaquers.

Fa goig de poder dir que en aquest temps tot el tràfec del nostre port es feia sota les banderes de la matrícula de Barcelona, de Mataró, de Palamós i de Tarragona. La barcelonina era quatricolor, amb els quarters blau, blanc, vermell i groc. Era sota aquest abanderament que eren exportats els vins del Penedès, del Camp de Tarragona i de Vilanova; l'obra del Pla de Barcelona; els teixits i espardenyes de tot Catalunya i els olis fins de Tortosa. I sota les mateixes banderes era importat el cotó per a les fàbriques catalanes; la doga per als boters del Penedès, i les Guilleries; els cuiros per a les adoberies de Vic, Igualada i Banyoles; i els cafès, els cacaus i els sucres per a proveir les cases importadores de colonials de Barcelona.

A mesura que anava introduint-se la navegació a vapor, anaven liquidant (amb brillants beneficis, això sí) les cases navilieres de Barcelona. Algunes vengueren els velers i continuaren el negoci, decidits a explotar, en endavant, la navegació a vapor. D'altres es posaren a explotar la carrera

d'Amèrica amb vaixells de correu, de passatge i de mercaderies. Recordem, entre altres, les cases «J. Baró i C.ª», «J. Rabassa», «Prats i C.ª», «J. Jover i Serra». Després d'explotar durant alguns anys el negoci marítim, plegaren per diverses causes i així desaparegué (fora del cas de la Trasatlàntica), aquesta força que ens féu famosos en el passat segle.

Les cases navilieres de la nostra ciutat residien gairebé totes al Carrer Ample, al del Dormitori de Sant Francesc, a la Plaça del Duc de Medinaceli, del Palau, i als Pòrtics de Xifré. Generalment eren instal·lades a peu pla, a tall de botiga. Normalment, tenien a fora un rètol amb el nom de la raó social propietària dels vaixells i a dins un mostrador llarg, cobert amb vidres glaçats. Per les parets, tres o quatre aquarel·les figuraven els velers de la casa en plena mar, desplegats de veles i amb les banderes al vent. En algunes cases vèieu també dos o tres mitjos cascs de velers de fusta, damunt una taula o penjats a la paret. Eren els models dels velers de la casa, que havia fet el mestre d'aixa perquè hi donessin llur conformitat els propietaris.

Heus ací una relació força completa de les cases navilieres domiciliades a Barcelona des de l'any 1860 a 1900.

Marcelí Jané, Bosch i Alsina, Martí Codolar, Joaquim Gurri, Balcells Subirana i C.ª, Francesc Solà, Villa Gs., Amengual i C.ª, Magí Barberà, Comas i Salitre, Bofill i Martorell, Pere G. Maristany, Timoteu Capella, Baradat Gs., Jaume Tau-

lina, Garriga i Raldiris, Bosch i Frau, Ramon Ramos, Gaietà Roger, Patxot i Civils, Rosés i Vidal, Gibert i Cisneros, Andreu Anglada, Sebastià Soler Samsó, Grau i C.ª, Viada Gs., Plandolit Gs., Salvador Samà, Torrents i Miralda, Alfons Lemonier, Vicenç Grau, Bartomeu Vidal, Maresch i Ros, Francesc Rahola, Torrents i Serramalera, Josep Dotres, Parés i Moré, Joan Amell i Vila, Antoni Taltavull, Ribas i Cantallops, Rodriguez i C.ª, Francesc Comerma, Antoni Renom, Canela i C.ª, Ginebra Gns., Rosés i Masriera, Font i Riudor, Pagès i Ferrer, Abellí i C.ª, Casanyes i Batlle, Serra i Nebot Massó i Estagno, Clot Gs., Massó i fills, Fontanilles Pomés, Joan Julià, Josep Amell, Viuda i fill de Coca, Muralles i Arango, Serra i fill, Massó, Sabater i C.ª, Robert Carreres Gs., Catasús i C.ª, Amell Julià i C.ª, Bonoso Girbau, Rafael Girbau, Fills Gaspar Matas, Romano i C.ª, Baster i Peira, Fèlix Fontrodona, Pere Riera, Enric Borbonés, Matamala i C.ª, Vidal Gs., Maristany i C.ª, Glaudis, N. Mir i C.ª, P. Pladellorens, Vda. Arias Carvajal, Gelpí, Pelegrin, Vda. Llussà.

Nòlits

Els guanys més importants del negoci marítim eren obtinguts per mitjà dels nòlits, o «*fletes*», és a dir, la quantitat que pagava el comerciant al propietari del veler pel transport de carregament del nostre port a Ultramar i viceversa. Els

nòlits, atès del gran tràfec fet amb vaixells de vela, eren realment remuneradors.

Heus ací els nòlits de les principals mercaderies, cotitzades a Barcelona fa uns anys. Llur exportació o importació constituïa el tràfec del nostre port.

El nòlit d'obra, de Barcelona a L'Havana, era de 50 pessetes per cada tona de rajols; el de sal, d'Eivissa a Montevideu, de 25 pessetes; el de fusta, des de Brúnsvic a Barcelona, era de 500 pessetes cada 100 peus de fusta; el de ferro vell, de Santiago de Cuba a Barcelona, valia 75 pessetes la tona; el de doga, de Nova Orleans a Barcelona, costava a 10 dòlars les 100 dogues; i el de cotons, d'aquest mateix port a Barcelona, sortia a 8 pessetes la bala. El «tasajo» pagava un nòlit d'un centèn (moneda uruguaia) per cada fardo de cinquanta quilos, des de Montevideu a L'Havana.

Adquisició de velers a l'estranger

En constituir-se una casa naviliera, hom pensava abans que tot a quina mena d'afers deuria dedicar-se, i comprar així velers d'un port determinat. Al bo de les construccions catalanes, és a dir de l'any 1850 al 1870, tots els naviliers encarregaven els vaixells a les dressanes de la nostra Costa, des de les grans fragates fins a les pollacres goletes.

Si les cases navilieres volien dedicar-se especialment al transport de vi, d'obra, de fustes i de

cotons, encarregaven bricbarques d'unes 500 tones a les dressanes de Blanes, d'Arenys i de Sant Feliu, especialitzades en vaixells de gran port. Si, en canvi, tendien més aviat al transport de «tasajo», per cert ben productiu, llavors encarregaven a les dressanes de Blanes, Masnou, Premià i Lloret velers d'un tonatge més limitat : bergantins rodons, goletes, pollacres rodones i goletes de 2 pals, d'unes 250 tones de registre.

El navili català constituït per velers de tonatge reduït, en relació amb les travessies, vivia sota un règim de protecció, desaparegut a l'any 1868. Des d'aleshores aquests vaixells deixaren d'ésser construïts a Catalunya, les nostres dressanes anaren plegant i els naviliers catalans decidiren adquirir velers extrangers de gran capacitat, a Itàlia sobretot, i als Estats Units, Anglaterra i Noruega. Aquests vaixells feien de 600 a 800 i fins a 1000 tones i més.

Val a dir que aquests vaixells no eren de construcció tan sòlida, ni fets amb peces tan gruixudes com els que sortien de les nostres dressanes. Duraven molt menys (els italians, per exemple, solien navegar uns vint anys), però, construïts amb peces més primes i més fines, eren més àgils per a navegar i aptes, és clar, a un major carregament. Elegants de línia, tenien fina la proa, rodones les popes i airosa l'arboradura. Entre els velers estrangers de més bell veure hi havia les fragates «Villa de Palamós», «Rosa Alegret» i «Remedios Pascual», i els bricbarques «Voladora», «Villa de Sitges», «Humberto» i «Montornès».

Heu-vos ací una llista dels principals velers comprats a l'estranger pels naviliers catalans.

Nom del veler	Lloc d'adquisició
Fragates	
«La Primera de Catalunya» .	Miteghan
«Nostra Senyora del Carme»	Riga (Rússia)
«Palamós»	Miteghan (E. U. A.)
«Cataluña»	E.U.A.
«Marcelino Jané».	E. U. A.
«Rosa Alegret»	E. U. A.
«Remedios Pascual». . . .	Anglaterra
«Humberto»	Anglaterra
«Villa de Palamós»	Itàlia
«Pepita»	Anglaterra
Bricbarques	
«Galeota»	Anglaterra
«Maria»	Itàlia
«Montornés»	Maitland (Anglaterra)
«Pilar»	Itàlia
«Sebastiana»	Sunderland (Anglaterra)
«Siete de Noviembre» . . .	Warazze
«Josefina»	Estats Units
«Villa de Sitges»	Québec (Canadà)
«Alejandro Bosch»	Québec (Canadà)
«Pedro Cussí»	Itàlia
«Tafalla»	Itàlia
«Voladora»	E. U. A.
«Catalina»	Sunderland (Anglaterra)
«Concepción»	Itàlia
«Esmeralda»	Itàlia
«Maria Dolores»	Anglaterra
«F. G.»	Itàlia

Tramitacions i expedienteig

Calien, en el segle passat, per a comprar un veler i abanderar-lo, una pila de tramitacions. A la Comandància de Marina del nostre port, com a les dels altres de la Península, hom havia de pagar drets en concepte de compra del veler, d'abanderament, de matrícula i de canvi de nom. A més, hi havia *els drets d'aigües*, que pujaven a unes 600 pessetes. L'escriptura de compra costava al navilier unes mil pessetes, si es tractava d'un veler de gran port. Els de menor tonatge, pagaven, és clar, uns drets més reduïts. Ultra a Barcelona, els velers podien matricular-se a Mataró, a Palamós a Sant Feliu, a Roses, a Cadaquers i a Tarragona (poblacions on també hi havia comandància de Marina), si llurs propietaris tinguessin la residència en algun dels pobles de la Costa de Llevant, de l'Empordà o de les costes tarragonines.

L'any 1892, el govern espanyol augmentà força els drets d'abanderament dels vaixells de vela i de vapor comprats a l'estranger. Aquests drets, injustos evidentment, tardaren una pila d'anys a ésser abolits.

Mentre regiren, els naviliers de la Península abanderaven llurs vaixells a Montevideu, amb drets reduïdíssims. Per això hauríeu vist velers tripulats per catalans, propietat de naviliers de la nostra costa, i batejats amb noms catalans, abanderats amb la bandera del sol i les barres blaves de la república uruguaia.

Entre els velers matriculats a Montevideu en aquesta època, hi ha les fragates «Pepita» de 2000 tones, de la casa E. Borbonès, i «Villa de Palamós» de 1500, de la casa H. G. Mates; els bricbarques «Vilassar», de 700 tones, de la casa N. Mir i C.ª; «Montornès», de la casa Balcells i Subirana; «Pedro», de la casa E. Borbonès; «Maria», «Port Sonacham», de la casa Vidal Germans; «Juanita», «Luís Teresa», de la casa Pelegrí Vidal; «Alfredo», de la casa N. Mir i C.ª; «San Pedro», de la casa J. Molins, i «Maria de la Soledad», de la casa Vda. Arias Carvajal.

Era de doldre aquest fet perquè aquests velers, aparellats de fragata i bricbarques, eren realment magnífics, bells de línia, amb casc de ferro i de gran tonatge, i haurien pogut honrar les matrícules marítimes barcelonina i palamosina.

Les rutes dels velers

Gairebé es pot dir que els nostres velers tenien rutes fixes. Les més en voga i les de més tràfec, eren de Barcelona a Montevideu i Buenos Aires, L'Havana, Cienfuegos, Santiago de Cuba i Nova Orleans, a Xàrleston i Brúnsvic.

Hi havia un petit nombre de velers que, amb tràfec molt exigu, seguien diverses rutes de segon ordre; tal com la de Barcelona a Mèxic, en la qual, d'anada, portaven obra a Tabasco, a Truxillo i a Carmen. Descarregats als ports mexicans, se n'anaven als de Laguna, Término i Belize, a carregar *pal campetx,* per a Barcelona.

Els vaixells de la nostra matrícula, ultra aquestes, seguien dues rutes més : la de Barcelona a Manila, i la de Barcelona a Valparaïso, en petita escala també. Per a la primera, partien amb productes fabricats, vins, olis, arròs, i rendien viatge a Manila. De retorn, portaven tabac, copra, canyella i pebre. La ruta era llarguíssima. Mancats del canal de Suez, calia doblar el Cap de Bona Esperança, indret de temporals, de tornados i de ciclons, anomenat per això Cap de les Tempestes. La segona ruta era per anar a Xile, passant per la Terra del foc i pel Cap d'Hornos, car no hi havia el Canal de Panamà.

Aquesta ruta era una aventura plena de riscs : temporals, marees, remolins i ciclons, que havien d'ésser superats amb velers de 150 a 200 tones. «Caupolicán» era el nom d'un dels velers dedicats a aquesta ruta. Construït a Mataró, tenia 150 tones. D'anada a Valparaïso portava productes agrícoles i de fabricació catalana, i de retorn, nitrats.

Aquestes dues rutes, que implicaven una construcció solidíssima, acreditaren les nostres dressanes i el coratge de la nostra gent.

VII

PREPARATIUS PER AL VIATGE. LA PARTIDA

L'avituallament del veler

Provisió de queviures.—Abans de partir, els velers feien una provisió de queviures i d'aigua. A Barcelona embarcaven queviures frescos, per als dos o tres primers dies de navegació. S'hi proveïen també de pa, de carn, de peix, de verdures i de fruita, i hi embarcaven, a més, una gran quantitat de queviures salats i secs per a la travessia, tal com bacallà, peixopalo, fesols, cigrons, cebes, patates, vi i rom, tot plegat per a uns cinc mesos, i galeta per a sis.

Baldament la travessia no durés més de quatre mesos, era oportuníssima aquesta previsió. Convé no oblidar els mil perills, els tràngols, calmes, vents contraris i avaries del velam, que podien conjurar-se per a fer interminable un viatge. Hom se n'enduia també a bord gallines, conills i algun cabrit per a menjar-ho els dies de gran festa.

Els queviures eren dipositats en un compartiment que hi havia al costat del menjador del capità. El majordom era el qui tenia cura del repartiment.

De primer, el capità feia personalment, per compte del navilier, la compra dels queviures. Més tard van haver-hi agents, corredors, contractistes i comissionistes, els quals els adquirien a les diverses cases proveïdores. Quan hom es proveïa, per a un viatge a Amèrica, d'aquells queviures que també hi havia als ports americans, llavors en comprava només per al viatge d'anada. Dels que no n'hauria trobat a Amèrica, en canvi, en comprava per a l'anada i per al retorn.

Heu-vos ací una llista aproximada dels queviures que eren estivats a la *gambusa* d'un veler de tres pals abans d'emprendre un viatge.

galeta :	dotze saques d'un quintar (la galeta anava a deu pessetes l'arrova).
peixopalo :	un fardell de 50 quilos (a set rals el quilo).
bacallà :	dotze fardells de 25 quilos (a tres pessetes el quilo).
patates :	vint quintars en saques (a sis rals l'arrova.
fesols :	dues saques de 50 quilos (a tres rals l'arrova).
cigrons :	quatre arrobes en saques (a deu pessetes l'arrova).
arròs :	un sac de 50 quilos (a quatre rals el quilo).

vi : un barril de quatre cargues (a 40 pessetes la carga).
sucre : un sac de 50 quilos (a 60 cèntims).
ous : sis caixons de dotze dotzenes (a pesseta la dotzena). Per tal que es conservessin, anaven dintre una llauna, molt ben tapada, mantinguts amb calç viva.

Provisió d'aigua.—Els velers es proveïen d'aigua per uns sis mesos. La previsió, en aquest cas, era tant o més justificada que en el dels queviures. Una avaria podia deixar-ne perdre una bona part i calia pensar també en la possibilitat d'haver-ne d'auxiliar un veler a alta mar. Per això en duien, generalment, quinze tones, comprada a sis pessetes la tona.

Per dur-hi l'aigua, els vaixells tenien a la bodega, darrera el pal major, un dipòsit de trenta tones de cabuda. Aquest dipòsit comunicava mitjançant un tub amb un altre dipòsit d'una cabuda de dues tones, instal·lat a la coberta. L'aigua era traslladada d'un dipòsit a l'altre, amb l'auxili d'una bomba. En el dipòsit petit hi havia l'aigua necessària per al consum diari i era omplenat cada dia. Unes *gavarres* proveïdes d'una bomba de mà, instal·lada a coberta, eren les qui duien l'aigua a bord. Remolcades per una llanxa, amb dos remers, atracaven al peu dels vaixells; llavors, una manguera, que comunicava el dipòsit surant amb el dipòsit que hi havia a bord, mitjançant la bomba de mà, feia el trasllat de l'aigua.

L'aigua que hom bevia durant la travessia, pecava sempre de tèbia. I no parlem de quan el veler navegava per latituds tropicals. Els mariners la bevien amb uns pots de llauna que tenien uns brocs llargs, per l'estil dels de les cafeteres, i unes nanses per agafar-los.

Els tripulents es rentaven només un dia cada setmana : el diumenge. Des del capità fins al mosso, aprofitaven la festa per a la neteja i, posats a fer-ho, ho feien amb sabó i tot.

No malpenseu que pequessin de bruts els nostres navegants. Calia estalviar l'aigua, això era tot. Bona prova que era aquest el motiu, la teniu en el fet que l'aigua que podien recollir amb *quarteroles* (mitges botes o barrils) els dies de pluja, servia per a ben rentar-se tots.

MATERIALS DE RECANVI PER AL VIATGE.—A més de queviures, d'aigua potable, de medicaments i d'elements d'auxili, calia proveir el veler de material de recanvi, en previsió de les avaries que podia ocasionar-li un temporal.

Per tal de poder reparar les avaries, tot navegant, hom embarcava a bord : dos pals llargs grans, cilíndrics, aptes a ésser convertits en mastelers de gàbia, vergues majors o botaló; fusta, per valor d'unes 125 pessetes; cordatges, que en valien 600, per poder reparar les jàrcies, els vents, els estrais, els obencs i les boardes; 12 bussells, que valien un centenar de pessetes; tela de lona per a tres veles, que en valia 600; i 45 metres de cadena, de 20 pessetes el metre.

Les jàrcies que hom utilitzava eren totes de fabricació anglesa, així com les cadenes i els cables metàl·lics. Les lones eren de la casa Estapé, del Masnou, fàbrica ja de temps molt acreditada. Els pals eren de procedència austríaca i americana.

La partida cap a Amèrica

Quin moviment a bord en vigílies de la partida! Per la palanca la gent passava a corrua feta, amb sacs i caixes a coll, entre la rodoladissa dels barrils de galeta, de vi i altres provisions per al viatge. Bon punt aconduïdes les provisions, hom embarcava l'equipatge. Els tripulants embarcaven primerament el bagul del capità, del pilot i de l'agregat, i totseguit el llur. El mestre d'aixa embarcava, a més, unes senalles d'eines i atuells per a calafatejar i enquitranar, ultra una bona provisió de taulons i de peces de fusta de totes mides, per adobar el què calgués durant la travessia, i, a més, per si calia pintar quelcom, uns pots de pintura i d'oli secant.

Així que tot era punt, els queviures a la *gambusa,* els equipatges sota les lliteres dels camarots, proveït el botiquí i els dipòsits plens d'aigua, el capità i el navilier feien l'inventari.

Normalment, els velers que anaven a Amèrica, sortien el diumenge, abans de migdia (devers les deu). El dia abans de partir, el capità despatxava, a la Comandància, els papers corresponents.

A bord, la marineria feia tots els preparatius :

treia les veles amb aparells de bossells, les hissava fins a les vergues i allí els *gaviers* les lligaven als *nirvis* mitjançant els botafions, fins a l'hora de servir-se'n. Totseguit la marineria, enfilada al botaló, lligava els flocs a les anelles enfilades als estrais. Finalment, hom feia amb els estrais la mateixa maniobra, posant-los entre els pals trinquet i major. La darrera maniobra consistia a fermar la «*cangreja*» o *major,* a les anelles de fusta enfilades al pal major i lligar-la pels botafions amb el pico i botavara.

Abans que el veler partís, les famílies dels tripulants pujaven a acomiadar-los i romanien a bord mentre el veler sortia del port. Fora del port, desembarcaven prop de les goles del Llobregat, després d'haver *donat l'empenta,* o sigui bon punt enllestit l'àpat del comiat.

A l'hora de desamarrar del moll, calia desfer els lligaments fets amb les cordes gruixudes d'espart. Al mateix temps, a proa, la marineria feia voltar el molinet per llevar l'àncora. Alliberat d'amarres, el veler era remolcat fins fora del port per un remolcador, que el deixava davant de Can Tunis, quan el veler, tot sol, desplegava veles per començar el viatge. A bord, desplegats els *velatxos* i les *gàvies* dels pals trinquet i major, hom hissava el *floc,* el *pitifloc* del botaló i després les gàbies dels pals trinquet i major. I ja tenim el vaixell, tot estès de velam, imponent de veure. Bon viatge!

El bricbarca «Linda» carregant rajola per a L'Havana. Aquest vaixell, de construcció arenyenca, era tingut per un dels més bells dels sortits de les drassanes de la costa

Cl. E. Roig

Descarregament de taulons del veler «Francisco Nadal», per mitjà d'un cavall, al port de Barcelona

Cl. E. Roig

VIII

LA VIDA A BORD

Dotació dels velers

La dotació d'un veler de tres pals constava de capità, pilot, agregat, nostramo, majordom, fuster o mestre d'aixa, cuiner, companys o tripulants, i moços. Si el veler era de dos pals i anava a Amèrica, la dotació era la mateixa, fora que en aquest cas podia haver-hi quatre companys de menys.

Capità.—Aquest títol era adquirit antigament a les escoles de nàutica, és a dir als «Estudis de Pilot» d'Arenys, i a les «Escoles lliures de Nàutica», de Masnou, Vilassar, Mataró, Blanes, Barcelona. Més que capitans, llavors eren anomenats «segons pilots de tots els mars». Aquest títol era obtingut, després d'haver aprovat totes les assignatures i haver fet el viatge reglamentari de pràctiques, primerament com agregats i després com a pilots. Enllestida la carrera, l'estudiant s'embarcava en el primer veler on trobava lloc. Feia un o dos

viatges a Amèrica, per tal de navegar el nombre de dies reglamentari. Després, desembarcava i s'examinava al departament marítim corresponent, on obtenia el títol de pilot. Amb aquest títol a la mà, s'embarcava novament i navegava el període de temps fixat per a l'obtenció del títol de «Segon pilot de derrota», el qual assolia després d'un examen, títol indispensable per poder exigir la de «Derrota d'altüra».

El capità era la màxima autoritat a bord. Feia complir i vetllava per tots els afers del bastiment. Juntament amb el pilot, prenia cada dia les diverses alçàries dels astres, i així feien el càlcul de la longitud; és a dir, llavors que l'astre passa per la vertical que li és pròxima. Apuntaven al costat l'hora cronomètrica. El càlcul de latitud (o sigui el del pas pel meridià) era fet amb un instrument de reflexió anomenat «sextant». Consultava, a més, el baròmetre i termòmetre, per tal de deduir les probabilitats del temps. El capità era també el que donava les ordres al nostramo per a les maniobres. Pel majordom, s'assabentava de l'estat de les provisions i passava comptes.

Pilot.—Era la segona autoritat de la nau. Estava a les ordres del capità i el representava en cas d'absència. Tenia la carrera de nàutica i havia realitzat els corresponents viatges d'agregat; li mancaven, però, els teòrics i pràctics, per a obtenir el títol de capità. La missió del pilot, en plena navegació, era la de mirar sovint el compàs de bitàcora, per tal de comprovar si el timoner por-

tava bé el rumb que havia assenyalat el capità. Vetllava així mateix pel velam; feia que anés ben orientat al vent que dominava. Havia de comprovar la velocitat amb què navegaven, cas de navegar a tot cenyir. Li calia també d'evitar que l'alt velam flamegés o es toqués, per tal que la velocitat de la nau no se'n ressentís. Cada dia, a migdia, havia d'observar el sol, per mitjà del sextant, per tal de determinar la latitud. Llavors, amb les observacions anotades i les hores cronomètriques corresponents, feia de bon determinar la longitud: comparant les dues observacions, hom obtenia la veritable situació del veler al mar.

AGREGAT.—En la jerarquia de bord, l'agregat venia després del pilot. Tenia la carrera de nàutica i feia el viatge de pràctiques per a assolir en un examen el títol de pilot. Així, doncs, hi havia a bord tres homes de carrera amb jerarquia : el capità, el pilot i l'agregat. Cas de trobar-se a alta mar, per malaltia o pel que fos, sense capità ni pilot, l'agregat passava a ésser la primera autoritat del veler. Com el capità i el pilot, l'agregat tenia cura de les observacions científiques i meteorològiques diàries.

NOSTRAMO O CONTRAMESTRE.—És així com era designat el, diguem-ne, capatàs de la tripulació en els afers de bord. El nostramo era immediatament a les ordres del capità; era l'intermediari entre la tripulació i el capità. Entre les principals maniobres, hi havia la d'entrada i sortida dels ports,

la d'ancorar i llevar les àncores, la de posar veles, hissar-les i arriar-les. El nostramo, en un veler, formava part de la tripulació distingida.

Mestre d'aixa o fuster.— El fuster o mestre d'aixa era també un tripulant distingit del veler. De viatge, tots els velers en duien, per si calia fer alguna reparació a bord: mudar les taules de l'obra morta, el forro, l'orla, la cinta, els estrais. Els fusters duien sempre fustes i eines de recanvi. Llevat de menjar amb el capità, tenia el mateix tracte que el nostramo.

Majordom.—El majordom, que era qui tenia cura de les provisions, formava part de la tripulació distingida. Portava els comptes; servia la taula del capità; rentava els plats; feia els llits, i netejava els camarots de popa. Tenia els mateixos tractes que el mestre d'aixa i el nostramo.

Cuiner.—Era considerat exactament com el nostramo, el mestre d'aixa i el majordom. Havia de fer el dinar. Al matí, feia el *cafè de popa,* per a la dotació distingida i passatgers, i el *cafè de proa* per a la tripulació i passatge de tercera. A mig dia, feia dos àpats; un per a la gent de proa i un altre per a la gent de popa. I per sopar, també dos àpats, per a la gent de distinta categoria. Cap als anys 1860 al 1880 els cuiners tenien uns plats característics, que els feren famosos. Desembarcats, tenien qui-sap-la requesta per anar a cuinar a casa de naviliers, en les diades.

Tripulació o companys.—Els tripulants eren a les ordres dels capitans, dels pilots, dels agregats i dels nostramos. Feien les feines més feixugues i les maniobres més arriscades, tal com voltar el molinet per a llevar les àncores, o el cabristant per a enretirar el botaló de la xigra per a carregar i descarregar el veler; tirar els caps dels guardins per a voltar la canya del timó; hissar les veles, i, fent de gaviers, aferrar-les a les vergues; tirar de les braces per a girar-les; bombar per a treure l'aigua que feien els bastiments, i d'altres maniobres que un veler que navega exigeix a cada pas.

Mossos.—Eren anomenats així els de la darrera categoria del personal de bord. Venien a ésser els majordoms de la marineria. Havien de fer els llits; escombrar les cambres de proa on hi havia les lliteres; servir el menjar al tripulants; rentar el plats, i d'allò més feinada.

Contracte de la tripulació.—Si un navegant volia viatjar, se n'anava a una casa naviliera que tingués anunciada la partida del veler per a una data pròxima. El navilier li feia els tractes; li precisava el sou, la minestra que li fóra servida, l'allotjament que tindria i el dia en què havia d'ésser a bord, amb el bagatge a punt. Per la seva banda, el navegant havia de facilitar-li referències i enumerar-li els viatges que havia fet i en quins vaixells.

Devegades, rendit viatge, calia fer una carena que durava uns mesos. Aquest temps l'aprofitaven

també els navegants per anar-se'n vora els seus, però tornaven al mateix lloc bon punt reparat el veler.

Els navegants, empeltats d'aventurers, mudaven dia per altre de vaixell. Arribats a Amèrica, desembarcaven i tornaven amb un altre veler. De vegades anaven i tornaven amb el mateix, però per a un nou viatge ja cercaven veler nou.

Aquest era el cas normal. Però, baldament no sovintejat, també hi havia més d'un navegant que es sentia lligat al veler, al capità i al navilier, amb un fort lligam. I així navegava anys i més anys al mateix veler, i arribava a ésser nostramo.

Sous. — Els sous dels navegants dels nostres velers eren més aviat magres. Ja hem dit que era aquesta migradesa, sobretot, la que incitava els nostres mariners a passar contraban. Els calia aquest guany, de frau, per a poder viure, no diem amb confort, amb una certa dignitat només. Hom podria objectar que en aquest temps, cap als volts de l'any 1875, la vida era molt més fàcil. Això és cert, però no ho és pas menys que els sous dels navegants no corresponien, ni de molt, a la vida austeríssima que implicava un viatge a Amèrica en veler. Ultra l'abandó durant un any, si fa no fa, de la família, havien de superar tots els tràngols del mar, i viure exposats a l'escassetat de queviures, molt sovintejada, i al contagi d'una epidèmia (tan freqüents!) de còlera o febre groga. Afegim-hi que a bord no hi havia servei mèdic ni farmacèutic, i que més d'una vegada, per amor

d'una epidèmia, morí tota la tripulació d'un vaixell i restà llavors la nau, sense govern, a mercè de les onades.

Heu-vos ací, doncs, una llista dels sous que regien per als tripulants dels nostres velers, a les darreries del segle passat. Els capitans tenien de sou 85 duros; 35 els pilots; el cuiner, el majordom i el mestre d'aixa, 20; els tripulants, 15, i els mossos, 11. I, naturalment, el menjar, que era, sinó excel·lent, abundós i ben condimentat sempre.

Feina

Llestes les maniobres de la partida, mar endins, vent en popa, sembla que a bord d'un vaixell la feina havia d'ésser molt escassa. I, tanmateix, cal no oblidar els mil detalls, les coses innombrables que hi ha i de què cal tenir cura en un vaixell de tres pals. Pensem, que el casc ja constava d'una pila de peces de fusta, i així per l'estil l'aparell. En un veler gran els bossells es comptaven per centenars; els aparells i cordatges formaven un teixit immens, i els pals i les veles passaven de la trentena. Comptem doncs, la força que havien de fer, i les pressions que patien aquest bé de Déu de peces, de veles, de cordes i de pals, i no ens costarà de veure que només la llur reparació exigia un treball constant de gairebé tota la tripulació.

Camí d'Amèrica, la tripulació es passava la vida a coberta conjuminant aquests ormeigs. Les veles

sí que els donaven feina llarga. Tot era recosir-les amb l'agulla saquera i el cordill a les mans; perquè el vent no s'hi mirava pas a esquinçar-les o a tallar-les en rodó i a endur-se-les.

Els mestres d'aixa tampoc podien plegar-se de braços. Els cops de mar, en dies de temporal, tan aviat malmetien una peça de l'orla, com dels ranxos, o de les escotilles, o dels bots. Degut al ressecament de les fustes de coberta, sovint també s'obrien *coments* o escletxes que facilitaven el pas a l'aigua. Calia adobar-ho, amatents, amb els estrais, l'estopa i el quitrà.

El cordatge, sobretot les jàrcies, els obencs, els estrais i les burdes anaven trencant-se durant el viatge, sobretot amb motiu dels temporals i calia refer-les. Baldament n'hi hagués de recanvi, molt sovint, si la que es trencava era de les més gruixudes, calia fer-ne una de nova per a substituir-la. I ja tenim els tripulants convertits en filadors. Hom instal·la les *xixarres* (màquines de filar) a la coberta; en els quatre ganxos hi van, lligades, quatre cordes; la roda dentada més gran engrava amb les quatre petites i, en voltar la maneta, les fa giravoltar, tot entortolligant les cordes. D'aquesta manera obtenien una nova jàrcia. Diu que el soroll que feia la *xixarra* en rodar, era verament insuportable.

Heus ací un cas singular de treball a bord, segons ens fou referit per uns mestres d'aixa que s'hi trobaren. Diu que en un viatge a Amèrica, un mestre d'aixa va construir a bord del bergantí una petita llanxa, o *gosseta,* perquè la del

veler ja era molt vella i feia de mal servir-se'n. Abans d'embarcar-se, però, va preparar les peces que li calien; serrà la quilla, les rodes, les quadernes i les altres peces essencials. Serrades que foren, se les emportà a Barcelona i va embarcar-les amb ell al bergantí. Feia només uns dies que el bergantí («La Pubilla» de nom) anava camí d'Amèrica, quan ell va decidir muntar una mestrança a la coberta. A tall d'enramada, estengué una vela, sota la qual armà l'estepa; fermà la quilla, hi clavà les rodes i les quadernes de proa a popa, i serrà les taules de pi. La ribotejà totseguit i posà exteriorment la cinta, la sobreproa, els bancs, la banqueta i, finalment, el forro. Mancava només calafatejar-la i enquitranar-la. Enllestida, ben tallada i pintada de blanc, feia goig de debò.

L'EQUIPATGE

En els viatges llargs, com és ara el d'Amèrica, els tripulants duien, naturalment, un equipatge voluminós, consistent a unes caixes de fusta tancades amb pany i clau, d'allò més resistents i sense pintar. Un cop buides, les feien servir de seient a bord. Hi duien, generalment, diverses mudes de roba interior, gec, calces, faixa, gorra i espardenyes, tot ben nou. A més, roba de llit, llençols, mantes de llana i coixins.

N'hi havia també que, en comptes de caixes, duien el seu equipatge dintre unes saques de lona

resistent, les quals, un cop plenes, eren ben cosides. L'equipatge era encabit sota la llitera de cada tripulant.

La minestra

El menjador.—Tocant a la minestra, no hi havia pas a bord un règim, diguem-ne, demòcrata. El capità, i el seu acompanyament, que el componien el pilot, l'agregat, el nostramo, el majordom, el cuiner i el mestre d'aixa, no menjaven pas com la resta de la tripulació, ni al mateix lloc. La dotació distingida menjava al menjador de popa, al peu de la cambra del capità. La taula hi era parada amb estovalles i tovallons blancs. La vaixella era de porcellana i de cristall i els coberts de plata. Tot parat amb una gran polidesa.

La tripulació, en canvi, no tenia menjador. A l'istiu menjava a coberta, al volt del *corter,* on hi havia el gibrell del menjar. Si feia sol, menjava a l'ombra d'una vela. Els dies de mal temps i gairebé tot l'hivern, s'arrecerava per a menjar sota el castell de proa. Damunt de caixes i caixons, seia al volt del gibrell i menjava.

Els àpats.—La tripulació feia tres àpats: es desdejunava a les vuit, dinava a les onze i sopava abans de la posta. La primera feina de la guàrdia de les quatre, al matí, era preparar cafè per a la gent de popa (dotació distingida) i tot seguit per a la gent de proa (els altres tripulants). Aquests el

prenien en un pot de llauna, de petricó. Era cafè de la tercera colada, fet amb les escorrialles del cafè de popa. Tanmateix hi sucaven un parell de galetes. Hi havia alguns velers en els quals era servit a discreció.

El menú del dinar constava d'escudella (amb arròs i fideus) i carn d'olla amb «*tasajo*» (carn de bou salada), patates, cebes, fesols i cigrons. El del sopar era : un plat de fesols i ceba bollit, amanit amb oli i vinagre, i una passada de bacallà i *peixopalo,* amb patates. Durant el dinar i el sopar no es servia sinó aigua. De tant en tant se'ls servia, després, una mica de rom de canya o de conyac.

Llevat de l'escudella, hom posava la minestra en una gibrella, de la qual feien tots llur part. Partida imaginàriament, cadascú prenia escrupolosament la part assignada. Bevien a galet, tot fent córrer de mà en mà el càntir.

Durant els àpats, hom podia prendre a discreció la *galeta* que hi havia en una senalla. Molts tripulants en prenien per berenar i d'altres, d'amagat, anaven a la cuina i amb oli, vinagre i sal, fornien un «*gaspatxo*». Era un recurs, baldament modest, de distreure una mica la monotonia dels àpats.

La dotació distingida d'un veler menjava el mateix menú que la tripulació afegint-hi algun requisit : una truita amb patates, un ou ferrat amb pernil, etc.; i, no cal dir-ho, postres, que eren generalment ametlles, nous, avellanes, figues seques i bunyols de vent, l'especialitat dels cuiners de bord, sobretot dels mallorquins.

Els dies de festa, però, sempre hi queia alguna cosa més. Hom matava una gallina i en feia escudella per a la gent de bord. La carn la deixaven a la carn d'olla de la gent de popa, per tal de ferla més variada. Només quan feien escala en algun port de ruta, els mariners podien menjar minestra fresca. El cuiner i el majordom baixaven a fer provisió de carn (per a fer l'escudella i la carn d'olla), de peix (si anava a bon preu), de tonyina, de sardina i de pa tou.

Devegades, durant el viatge, hom pescava amb els corricants alguna tonyina, un dorado o un albacoro, peixos de la fauna atlàntica. Perquè pogués menjar-ne tothom, calia que la pesca de la tonyina fos abundosa; llavors era escabetxada. Altrament, hom la feia *a la marinesca* per a la dotació de proa. Els bocins de més mal menjar (el cap i les espines, per exemple) servien per a l'arròs de la tripulació.

Escassetat de minestra.—Una de les tragèdies que més patiren els nostres vells navegants, fou aquesta de la escassetat de queviures en ple Atlàntic. Podien motivar-la diverses causes. Devegades, els corrents i els vents contraris allargaven forçosament el viatge. Sovint era un huracà que havia desarborat el vaixell, forçant-lo a viatjar amb unes poques veles. O s'esdevenia, també, que, per amor dels temporals, entrava l'aigua a les cambres i malmetia els queviures de la *gambusa*.

Hi havia dos remeis per veure de superar aquesta escassetat. L'un era la troballa, a temps, d'un

veler a alta mar, que pogués proveir-los. En trobar-lo, eren hissades les banderes d'auxili. Estès el senyal, hom arriava la llanxa i cap al veler providencial. Fa bo de dir que, baldament algun veler estranger hagués cobrat el valor dels queviures que lliurava, els nostres velers els subministraven sempre graciosament.

L'altre remei era el règim a mitja racció, tant a l'hora de dinar com a la de sopar. ¡Val a dir que els nostres mariners ho sofrien heroicament, perquè la compensació de dormir més i de no treballar tant, que els era permesa, no era pas ni de bon tros suficient.

Ara, si sovint fou una tragèdia l'escassetat de queviures, gairebé sempre un bon atzar els deparava el pas d'un vaixell; i és perquè en travessar l'Atlàntic o el Pacífic, els nostres velers seguien, gairebé sempre, rutes freqüentades. Hom no recorda mai ni una tripulació morta de fam.

Demanda de queviures a un altre vaixell.— El color vermell era el convingut per a les senyals lluminoses, en demanda d'auxili, a la nit. Quan calia senyalar mancança de queviures, un tripulant prenia un fanal vermell, el feia giravoltar en les seves mans diverses vegades i l'aturava tot d'una. El tornava a giravoltar i de bell nou l'aturava; i així anava fent-ho tres vegades.

Si el vaixell al qual era sol·licitat l'auxili, entenia el senyal, un tripulant amb un fanal vermell indicava que havien comprès la demanda. Llavors el vaixell necessitat enviava una llanxa al de

socors per a proveir-se. Si la necessitat era apremiant, els nostres velers proveïen abundosament la llanxa i no acceptaven cap mena de pagament. Hi havia, tanmateix, vaixells estrangers que exigien el preu estricte de les mercaderies lliurades.

Les guàrdies

La vida a bord és, de dia i de nit, una alternança de treball i de repòs. Així, després de quatre hores de treball, en venien quatre de reposar. Perquè fes de bon alternar aquest horari, els navegants eren dividits en dos grups d'homes. Si la dotació de la nau constava de dotze persones, una de les colles era formada pel capità i sis tripulants i l'altra per sis navegants i el pilot. Així, doncs, mentre una colla treballava i feia guàrdia, a l'altra li tocava reposar.

El torn de guàrdies començava a regir al vespre del primer dia de navegació. Des que el veler sortia del port, pels volts de les deu del matí, fins a les vuit del vespre tota la dotació estava en peu i treballava. És que la sortida exigia una pila de maniobres : la de llevar àncores, la de remolcar fins a fora port, la de desplegar veles, la de donar l'empenta, etc.

A les vuit del vespre començaven les guàrdies, per torn rigorosíssim : el capità i la seva colla se n'anaven a dormir. Llavors el pilot i els seus sis tripulants formaven la guàrdia. A la mitja nit,

passades les quatre hores, el capità i la seva gent anaven a rellevar-la. I així cada quatre hores durant tot el viatge, fins a tocar port.

El torn de les guàrdies de nit era exactament el mateix que regia per a les de dia. En aquelles, però, llevat de les maniobres que havien de fer, el capità o pilot i els mariners, passaven el temps plegats al volt d'un fanal encès, fent conversa.

De nit, altrament, feien guàrdia, dues hores cadascun, un gavier i un mosso. Llur missió era la de vetllar els llums de babor i estribor i assenyalar la presència dels velers que venien i llur direcció. En descobrir-los, naturalment pels llums, havien d'anunciar-los a tocs de campana. Amb un toc indicaven que venien d'estribor, amb dos tocs si venia de babor; cas que vingués per proa calia dir-ho amb tres campanades. En passar el veler per davant, hom feia l'interrogatori reglamentari.

Salutacions mar endins

Per als navegants, no cal dir com era amable de trobar-se a alta mar amb un vaixell, i més que més si era de la llur nacionalitat. Era tot explorant l'horitzó amb les ulleres que hom el descobria al lluny. El dies de navegar entre el cel i aigua justificaven la curiositat que la troballa desvetllava sempre a bord. Hom arriscava hipòtesis sobre llur procedència i llur destí. Hom podia comprovar-les quan la nau era més a prop, albi-

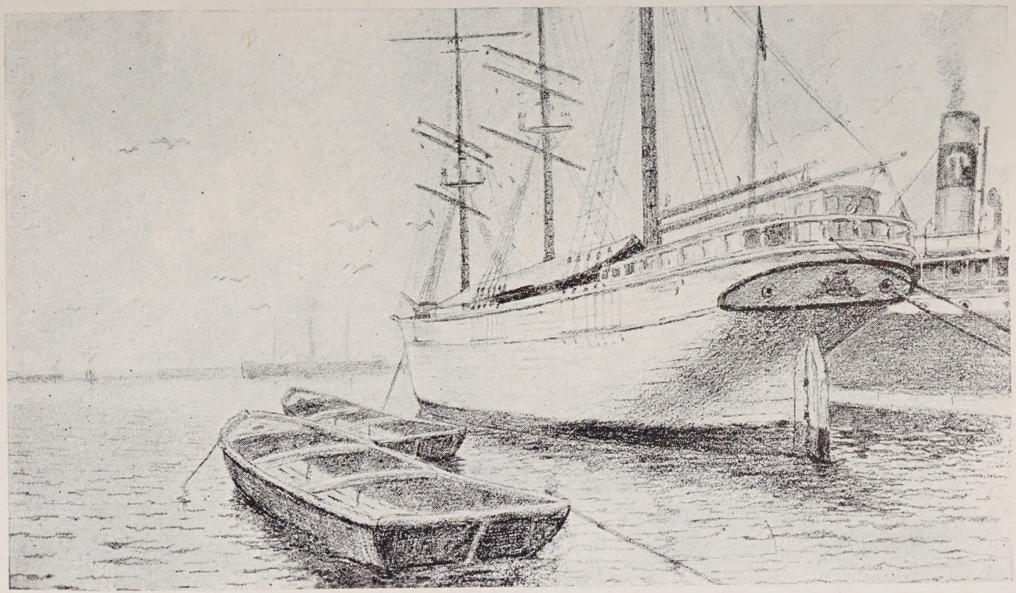
radora a simple vista. Llavors d'un cop d'ull us ho sabien dir. La forma del casc i els seus detalls, l'alçària de l'arboradura ja els deia prou la nacionalitat, i àdhuc la matrícula i el nom del vaixell.

El còdic marítim ordenava que en trobar-se dos velers a alta mar mútuament es preguntessin llur nom, llur nacionalitat, llur destí, llur procedència, llur carregament i si hi havia o no novetat a bord. Hom feia aquest interrogatori mitjançant el telègraf de banderes del còdic internacional. Cada bandera hissada i arriada una darrera l'altra equivalia a una pregunta.

De nit, eren ordenades també les salutacions. Hom reconeixia els vaixells que venien, per la llum verda i vermella de dos fanals, posats a les *fanaleres* de les jàrcies del pal trinquet. En lloc de les banderes, quan un vaixell era al davant de l'altre, hom utilitzava un fanal, també d'acord amb el còdic internacional, per a fer l'interrogatori. Aquest fanal tenia una tapa de llauna que pujava i baixava. Un número determinat d'ocultacions a la llum equivalia a una pregunta. La resposta era feta de la mateixa manera. Enllestit l'interrogatori pel procediment dels fanals, hom encenia un foc de bengala perquè els dos vaixells mútuament es reconeguessin. Feia goig de veure la lluminària. Tota la tripulació la contemplava des de bord. Era un espectacle que els compensava una mica de llur soledat.

Els llums de bengala eren així mateix encesos per a demanar pràctic quan els vaixells entraven al port. En veure el senyal, el pràctic hi anava

Velers ancorats a la Dàrsena Nacional (any 1888) En primer terme, a la dreta, una xata



El bricbarca «Pablo Sensat», que en 1878 travessà l'Atlàntic en quinze dies i actualment encara navega

Dib. E. Roig

amb la llanxa, i amb la canya del timó donava el rumb a la nau per a fondejar-la a l'avantport o al moll més pròxim.

Pesqueres a l'Atlàntic

Els navegants, massa saciats de conserves, es delien pel peix fresc. Qualsevol avinentesa els era bona per calar els ormeigs. Els feia goig, sobretot, pescar tonyines, dorados, o albacoros, peixos atlàntics. Els escabetxaven perquè els durés i en feien arròs, en acabat de pescar-los. Pescaven generalment amb el corricant i amb la fitora.

El *corricant* era una corda ferma i llarga. En un dels caps tenia un ham, dels més grossos. Hom hi posava per esquer un bocí de tela blava. Sota l'aigua, el blau de la roba feia l'efecte d'un peix, i era, en intentar menjar-lo, que els peixos grossos queien al parany.

Els pescadors, per a pescar amb el corricant, havien d'enfilar-se pel botaló del vaixell, fins a la punta. En arribar-hi, amb els peus recolzats als marxapeus muntaven al pal, lligats al botaló, perquè no caiguessin. Mentre el vaixell navegava, el corricant feia pesquera. Bon punt el pescador notava l'estrebada, hissava ràpidament l'aparell. Treia el peix i amb el mateix esquer l'enfonsava de nou a l'aigua. Lligat al botaló també, hi havia un pescador amb un sac a les mans per a posar-hi el peix.

Per a pescar amb la *fitora,* el pescador, lligat al

moc, la duia fermada a la cintura amb un llaç, que no se li esmunyís. Pescant amb aquest procediment, cal esperar el peix. És en el moment que passa sota el pescador que cal enfilar-lo amb la fitora. No cal dir que vol una habilitat extraordinària. Bell punt era pescat, lliurava el peix a un pescador lligat al bauprès, que l'esperava.

Sanitat marítima

Fa sorpresa de saber que els vaixells de vela navegaven sense servei mèdic ni farmacèutic. Hom diu, per justificar-ho, que els quinze homes que componien la dotació, ferms com eren, a penes se n'haurien servit. I, realment, a bord eren raríssimes les malalties. Sovintejaven més aviat els accidents : les caigudes, les contusions, produïdes gairebé sempre en moments de tràngol.

El botiquí d'aquests vaixells era d'allò més primitiu. Contenia, per a fer cara a alguna malaltia lleu, dues dotzenes d'ampolles d'aigua de Rubinat, una dotzena d'aigua de Carabanya i un quilo de sal de Madrid. Per als casos d'accident, hi havia quatre paquets de gassa hidròfila, dos quilos de cotó hidròfil, dos cents grams de tintura de iode, un *cabrestillo* de fusta i un manyoc de canyes. Hi havia també uns formularis i uns manuals, que revelaven els símptomes de les malalties més freqüents. El capità i el pilot eren els qui tenien cura d'aquest servei.

No volem pas dir que hom negligís d'atendre

els malalts, quan n'hi havia. A bord hi havia gallines, per si calia fer caldo per un malalt. Però, naturalment, tot plegat no passava de previsions elementals, i per a casos lleus encara. Davant la gravetat, eren mancats de tot i només podien confiar del miracle.

La mort a bord

No costa d'imaginar com hauria d'ésser punyent la mort d'un company a bord. Era aleshores que hom es planyia i s'adonava de la imprevisió i del perill que implicava la mancança de metges i medicines. A alta mar els mariners morien, així mateix, sense els auxilis espirituals.

A bord, hom moria, generalment, d'angina de pit, d'atac al cor, d'embolia, de pulmonia, d'una caiguda de dalt d'un pal fent una maniobra, d'un cop mortal contra l'orla en dia de temporal, o arrossegat per un cop de mar. El capità amb un formulari a la mà seguia el curs de la malaltia, si és que l'endevinava. Bon punt el capità, d'acord amb el formulari, comprovava la mort, llavors hom embolcallava el cadàver, amb el mateix traspuntí, en el qual havia mort, cosit de dalt a baix. Al capdavall, per tal que facilités l'enfonsada, hom hi lligava un *eslabó* vell de cadena.

Per a llençar el cadàver al mar, els tripulants posaven una bota a coberta, al peu de l'orla i amb un corter al damunt. El cadàver era dipositat damunt la tapa de l'escotilla. A l'hora de llençar-lo

al mar, el veler es posava *en fatxa,* és a dir, proa al vent, i així, en honor del cadàver, la nau s'aturava. Tota la tripulació, gorra en mà, era present a l'acte. El capità llegia una absolta, que figurava en un dels llibres nàutics. Enllestida aquesta cerimònia, dos tripulants, aprofitant una brandada del veler a sotavent, alçaven el corter i queia el sac al mar.

La santificació de les festes

Ja hem descrit el treball constant que hi havia a bord i, tanmateix, el diumenge era santificat del tot. Únicament era exceptuada, és clar, la feina relacionada amb les maniobres de les veles a l'entrada i a la sortida dels ports, a l'hora que bufessin vents forts contraris o en els moments de bona brisa. Però res de neteja, ni de recosir veles, ni filar caps, etc.

El diumenge, ja és dit, era el dia de sentar-se a cor què vols, d'afaitar-se, de fer la manilla sota els ulls del capità, o de conversar sota el castell de proa, fins a l'hora de rellevar la guàrdia. Naturalment, que les condicions en què navegaven no els permetien de poder exercir a bord pràctiques religioses (per bé que en algun veler hom resés cada dia el Rosari), però, tanmateix, s'esforçaven a complir els preceptes del calendari.

Els dies de Setmana Santa, posem per cas, tota la gent de bord, vedada l'escudella i la carn d'olla, menjava de peix : només guisats de bacallà i pei-

xopalo. Algun capità el Dijous i Divendres Sant prohibia de tocar les hores amb campana del veler. Llavors un tripulant senyalava les batallades amb les *palitroques*.

La disciplina.—És d'ençà de l'organització de la marina de comerç que hi ha a bord una disciplina més rígida que la d'en terra. Fa bo de constatar-ho perquè, altrament, els perills foren freqüents i gravíssims. A terra un avalot és vencible fàcilment; hom té forces a mà per a oposar-hi. A bord, en canvi, tenint en compte el nombre limitadíssim de càrrecs jeràrquics, no hi ha sinó la disciplina com a arma de defensa

Les lleis que regien als nostres velers eren inflexibles en la prohibició dels jocs d'atzar, àdhuc dels més casolans, i de les begudes alcohòliques i els licors. Tanmateix, el capità es reservava un marge de condescendència. Si veia que els de la tripulació eren bona gent, els deixava fer la manilla sense guanys; aquesta era la concessió màxima.

A terra, en canvi, els navegants podien jugar a les pudes de la Riba de la Barceloneta. Hi jugaven al sí, a la manilla i al burro. Cal dir que rares vegades els nostres navegants jugaren a jocs d'atzar o a jocs prohibits.

La prohibició tocant a les begudes alcohòliques, era tan rígida, almenys, com la del joc. A l'hora de menjar, calia prescindir-ne i resignar-se a l'aigua tèbia del càntir de bord. També en això el capità es reservava una certa benevo-

lença i, de tant en tant, a l'hora de dinar, feia servir vi als seus tripulants. I, més de tard en tard, una copa de rom de canya de Cuba.

Tant el capità com les cases navilieres no permetien l'entrada de licors ni d'aperitius a bord.

En canvi, l'ús del tabac hi era permès. llevat dels casos en què el carregament del veler era massa inflamable, tal com la pega grega, el petroli, el rom i el cotó. Llavors, vedat el fumar, els tripulants miraven d'aconhortar-se tot mastegant tabac.

La gran il·lusió dels navegants que anaven a Cuba era la de comprar-hi bon tabac. I val a dir que se'n proveïen abundosament. En tenien per fumar allí durant l'estada, per fumar a bord, i continuar-lo fumant a Catalunya, i encara per a fer-ne present als amics.

I no eren pas pocs els que en portaven de contraban. Per la mena de cigar que cadascú fumava, podíeu conèixer llurs cabals i llurs sous. El capità fumava generalment puros de L'Havana i picadura. Els tripulants, en canvi, fumaven cigarretes, picadura per a fumar en pipa, i tabac de Virgínia (caliquenyos). Els puros de L'Havana eren de deu rals el plec, i els paquets de cigarretes, de mig ral; el tabac de Virgínia era el que tenia més requesta.

Si el vaixell anava a l'Argentina, la gent de mar comprava tabac argentí i negre del Brasil a Buenos Aires. Aquest tabac era inferior al de Cuba, i el fumaven de la mateixa mena el capità i la tripulació.

L'ermita de Santa Cristina, entre Lloret i Blanes

Els ex-vots

La gratitud al Cel, els navegants la feien tangible a força de presents. Així eren oferts aquells meravellosos petits vaixells, reproducció fidelíssima del vaixell on s'havia obrat el miracle, o també aquarel·les representant-lo.

I així, alhora que han palesat la llur fe ingènua, aquestes presentalles foren pretext d'un art que ha produït realitzacions exquisides.

D'aquarel·les representant vaixells n'hi ha una pila d'esparces en els nostres santuaris mariners. L'ermita de la Mare de Déu de la Cisa, de Premià de Dalt, potser és la que en serva més. Són les ofrenes dels navegants de Masnou, Ocata, Premià, Vilassar, Mataró i Arenys de Mar. També en té forces l'església de la Mare de Déu de la Bonanova, de Barcelona. N'hi ha així mateix a la capella sitgetana del Vinyet; a la Misericòrdia, de Canet de Mar; a la Mare de Déu del Vilar, de Blanes; a la de Santa Cristina, de Lloret, i a l'ermita empordanesa de Sant Sebastià.

Naturalment que d'ofrenes d'aquesta mena n'hi havia que acusaven una mà hàbil i d'altres que no traspuaven sinó la bona voluntat i la candidesa infantívola de l'home que pintava per gratitud només, i sota aquest imperatiu improvisava una tècnica.

Entre les que en podríem dir obres de pintor n'hi ha de perfectes. Sobretot no hi planyien detalls. Hom afinava les línies, però calia que tècni-

cament no manqués ni un detall a les arboradures. Sovintejava, com a tema, un veler capejant un cicló. Altrament, aquesta actitud era avinent per ostentar, així amb el vaixell mig tombat, tots els detalls de la coberta. La mar tenia unes onades gegantesques. El cel d'allò més gris, amenaçador. I dalt de tot, sobre la tripulació agenollada, amb els braços enlaire, utilitzant per peanya un nuvolet hi havia la Mare de Déu miraculosa.

No és que els pobres aficionats en les seves execucions estalviessin detalls. És, simplement, que costa de destriar-los perquè no hi planyien tampoc virolaina de colors.

Heu-vos ací una llista de les ofrenes més remarcables que hi a les ermites de la costa catalana.

A la de la Mare de Déu de la Cisa hi ha els següents : bricbarques : «Angeles», «Porvenir»; pollacres-barques : «Ana» i «Carolina»; bergantins : «Fluvià», «Eva», «Montjuich», «Lorenzo»; bergantins-goletes : «Lista», «Teresa», «India»; pollacres: «Felicia», «Vicenta»; pollacres-goletes: «Conchita», «Cariñosa», «Cataluña», «Isabelita», «San José», «Paquete de Gibara»; goleta : «Clarita».

Al santuari de la Mare de Déu de la Bonanova de Barcelona hi ha tots aquests que segueixen : bricbarques : «Barcelona», «Josefina», «Antonia Batet», «Borinquen», «India Virtuosa».

Al santuari del Vinyet, de Sitges, el bergantí «Francisca Bayamés».

Al santuari de Santa Cristina, de Lloret, el bergantí goleta «Veloz».

IX

ELS PASSATGERS. EL CORREU

L'aventura

Com anaven a Amèrica els nostres avis? A les tertúlies d'«americanos» dels nostres pobles de la Costa, encara podríeu sentir-ho a contar.

En aquell temps (ens referim als volts de l'any 1830 al 1840) la mainada de set anys ja anava als col·legis de la Costa a aprendre-hi les quatre regles, una mica de geografia, comptabilitat i teneduria de llibres. Fets els dotze anys, desprès d'un temps d'internat, hom els embarcava, recomanats al capità, dalt d'un veler. Minyonets com eren, tractaven l'aventura com uns homes grans.

Arribats a Cuba i Puerto Rico, entraven de meritoris en alguna casa de comerç, propietat de catalans. Gairebé tots anaven proveïts de recomanacions d'alguna casa de comerç de Barcelona o de la Costa. Hom conta que alguns d'aquests mi-

nyons, que havien ingressat en cases de comerç de sitgetans, vestien pels carrers de L'Havana uns pantalons blancs de llaneta, una levita blava amb botons daurats i berret de copalta. D'altres, ja una mica més entrats en anys i que anaven a l'Amèrica amb l'afany d'enriquir-se, empraven la indumentària corrent de l'època.

Als uns i els altres, però, si eren del Penedès o de la Costa de Ponent els calia fer un viatge heroic per anar a Barcelona. Els de Sitges, de Vilanova o de Vilafranca, prenien les diligències que anaven a Barcelona. Aquelles deu o dotze hores de viatge, plenes de perills, ja eren una mena d'entrenament per a la travessia. A les carenes d'Ordal, i àdhuc als voltants d'Hospitalet, armats fins a les dents, els lladres hi havien escurat més d'una maleta.

Els de la Costa de Llevant podien venir a Barcelona fent un viatge més breu i més plàcid. De l'Empordà, de Sant Feliu de Guíxols, de Palamós i de Cadaquers i de La Selva, venien en les barques de mitjana que portaven càrrega al nostre port. Arribats a Barcelona, prenien a les cases consignatàries de velers els bitllets de primera o de tercera, segons els cabals de cadascú, és clar. Els bitllets de Barcelona a L'Havana, a Santiago de Cuba, a Matanzas, a Cienfuegos, Manzanillo i Nuevitas, a Ponce, Aguadilla i Puerto Rico costaven de 120 a 130 duros els de primera i els de tercera de 50 a 80.

VELERS QUE TRANSPORTAVEN CORREU

Entre els velers que pels volts de l'any 1840 transportaven passatge, hom pot enumerar els bricbarques «Nueva Teresa Cubana», «Bella Subur», «Borinquen», «Nuevo Borinquen» i «Rosalia»; els bergatins «Nacional», «Wifredo» i «Panchita Ros»; les pollacres «Trinitaria» i «Ampurdanesa». El millor de tots, però, era el «Nueva Teresa Cubana». En perfecte estat, oferería tot el confort exigible per al transport de passatge.

Generalment, les naus que transportaven viatgers eren naus de tall fi, agilíssimes i folrades de coure per evitar l'acció del córcoma. A les darreries del segle, hi havia al nostre port un veler, la corbeta «Asunción», propietat de la casa E. Borbonès, que feia qui-sap-la patxoca. Comprat a a Anglaterra feia anys, havia fet el trajecte de Londres a Melburne i Sidney (Austràlia), amb passatge i mercaderies. Desplaçava 800 tones; era de construcció mixta: la quilla, les quadernes, les rodes i la cinta eren de ferro, i el castell, la toldilla i els forros interior i exterior, de fusta. Bell de per fora i de per dins, tenia a proa i sota del castell l'allotjament de la tripulació. A popa, el del capità i els pilots i el passatge de primera. Tot parat amb un cert luxe i un innegable confort. El menjador tenia les parets de caoba i altres fustes fines de països tropicals. Uns sillons confortables i giratoris voltaven la taula. Des del sostre, hi feien llum unes làmpares molt belles.

A popa del menjador, damunt una otomana, hom podia veure-hi una bona col·lecció d'armes de tribus salvatges, d'Austràlia i Nova Zelanda. El menjador comunicava amb els camarots, que tenien tots llitera, rentamans, armaris i sillons, tot regit amb un gust impecable.

Hem fet aquesta descripció, bon xic minuciosa, perquè els nostres velers de passatge, tenien una distribució interior per l'estil, baldament mancada de tot aquest confort i aquest luxe.

La vida dels passatgers a bord

En els velers catalans, camí d'Amèrica, els passatgers de tercera viatjaven a proa i feien vida comú amb la tripulació. Els de primera, en canvi, viatjaven a popa i feien vida comú amb el capità, el pilot, l'agregat, el nostramo, el majordom i el mestre d'aixa. Els de tercera i els de primera menjaven aquell menú que hem descrit en parlar de la minestra de la dotació de la nau.

El tracte en els velers era d'allò més familiar. Per això els viatgers que anaven a Amèrica, deien que «sortien de casa per anar a casa». Hom hi lligava amistat tot d'una, tant amb els tripulants com amb els passatgers, els quals sovint ajudaven la tripulació a endegar veles o a entortolligar cordes.

Els dies de mal temps el passatge de cambra, amb permís del capità, es tancava al menjador, a fer alguna partida de burro o de manilla. El

capità, a desgrat de la prohibició del joc a bord, es decantava, en aquests casos, per la indulgència.

Cansats de conversar, i embadalits fumant a l'orla, no costava d'endevinar que tots aquells tripulants anaven conjuminant mil projectes.

Naturalment, aquest viatge era una alternança constant de contratemps i de delícies. Adés entraven calmes que aturaven el vaixell durant dues o tres setmanes, adés hi havia mar de fons, sense brisa; el veler en tals casos havia de restar immòbil. Era una situació anguniosa, que aquell topament seguit de les vergues contra els pals encara agreujava. Passades les calmes, venien gairebé sempre els tràngols, la mar grossa, acompanyada de tempestes. Llavors el vaixell brandava d'una banda a l'altra, sovint entre llamps i trons. Els passatgers deixaven que amainés, tot arraulint-se en llurs camarots.

Però no eren tot maltempsades. Hi havia també *empopades,* i aleshores el veler lliscava que era un gust. Entre les sorpreses amables, hi havia la troballa d'un vaixell a alta mar, que ja hem descrit, i l'instant de descobrir terra.

Venia un dia que la descobrien els ulls del capità guaitant amb la ullera. «Terra!» cridava ell, amb un bon crit. I en voleu d'alegria! De nit ja veien ran de mar un llum feble : la primera llanterna que anunciava terra americana. Es pressentia el coronament feliç del viatge, i tot eren bons averanys.

Potser, en cloure aquest capítol, convindria subratllar l'heroisme dels nostres avis. Era heroisme,

realment, passar tres mesos al mar, dalt d'un veler de petit port, sense mitjans de salvament, vorejant el perill a tothora. En alguns casos, no en tots, certament, aquest heroisme fou premiat amb una gran fortuna.

Arribada d'Amèrica

¡Quin altre espectacle que el de la partida aquest del retorn! En aquell, hi havia mesclades una pila d'angoixes. En aquest, en canvi, tot hi era triomfal. Havien estat posats a prova l'heroisme i l'abnegació dels mariners i dels passatgers i la resistència del vaixell. Tot això feia esclatant l'arribada.

Per entrar al port, els gaviers, enfilats a les vergues plegaven a poc a poc les veles. Després el bastiment ancorava, amb aquella remor sorda de les cadenes en passar pels escobencs i tot aquell doll d'escuma. A tall de sageta, el veler girava i es posava totseguit de proa al vent.

Devegades, però, el veler entrava directament a una dàrsena i restava amarrat al moll amb les veles plegades i les tres banderes al vent: la d'Espanya, la de la matrícula de Barcelona i la de la casa naviliera.

Només calia veure'ls, totjust retornats, per endevinar quina dura lluita amb el mar venien de vèncer. En parlava el casc i els cadenots, els vents, els escobencs i el vano, tots rovellats i despintats, i les veles apedassades i més d'una peça trencada de l'orla i del castell de proa.

La pollacra rodona «Modesta», construïda a Lloret

La pollacra goleta «Nueva Carmelita», la més petita de les que anaven a Amèrica l'any 1890

El bricbarca «Habana», construït a Blanes. A l'esquerra, la barca de mitjana «Esteban Garriga», de Malgrat

El bergantí goleta de tres pals «Gabriel», construït a Sant Feliu de Guíxols. Als 45 anys de servei encara transportava obra a Mèxic

Cls. E. Roig i J. Roig

Quan un veler amb passatge entrava a la Dàrsena Nacional, la llanxa del navilier atracava al seu costat, per recollir la mitja dotzena de passatgers que duia. També hi atracaven la de Sanitat Marítima, la dels pràctics i la de la duana.

El transport de la correspondència

Entre els velers que duien correspondència hom pot enumerar els bricbarques «Nueva Teresa Cubana», «Bella Subur», i els bergantins «Comercio Nacional» i «Antilla», dels quals eren naviliers i consignataris les signatures Massó, Sabater i C.ª, Joan Amell, Julià i C.ª, Milà i Galofre Gs., que en llur majoria eren de sitgetans. Els naviliers que transportaven correspondència eren subvencionats per l'Estat.

En aquells temps, per al servei postal, als ports de Cuba, Puerto Rico i Filipines els duaners amuntegaven correspondència fins a tenir-ne unes dues centes saques. Això explica el temps que moltes vegades les lletres trigaven a arribar a destí.

Classificades, lligades i precintades, hom embarcava les saques al primer veler, amb carregament complet, que sortia cap a la Península. A bord, eren estivades en un lloc apropòsit de la bodega, ben aïllades i protegides de tota l'altra càrrega. El capità anotava sempre, en la documentació del vaixell, el nombre de saques que li havien estat confiades.

Ja hem dit que els velers feien la travessia de

les Antilles a la Península en uns 60 o 70 dies. En arribar a Cadis, desembarcaven la correspondència adreçada a Madrid, de la qual es feien càrrec els agents de Duana, que eren els que tenien confiat llavors tot el servei de correus.

Des del veler la correspondència era portada a terra amb una llanxa. Arribada al moll, la prenien les diligències que anaven a Madrid, únic mitjà de comunicacions aleshores (1830). Hi havia lletres d'Amèrica que, en arribar a llur destí, duien dates velles de tres mesos i segells espanyols de certificat, pels quals avui hi ha filatèlics que en pagarien més de 300 pessetes.

Desembarcada la correspondència de Madrid, els velers catalans duien al nostre port la que anava adreçada a Catalunya, a Aragó i a part de València. En arribar-hi, la desembarcaven tal com a Cadis, després de comprovar amb la documentació de bord, el nombre de saques.

Des de Barcelona, la correspondència era expedida per terra i per mar. Hi havia diligències que repartien la de Manresa, Lleida, Saragossa, Reus, Tarragona, Vic, Girona i França. Per mar, la prenien uns llaüts i là portaven als pobles de la Costa de Llevant i de la de Ponent.

Concretant-nos a Sitges, que és on hem aplegat totes aquestes notes, sabem que sempre que hi àrribaven els bricbarques «Nueva Teresa Cubana», «Bella Subur», i «Comercio», propietat de la casa Massó, Sabater i C.ª, llurs capitans lliuraven al patró del llaüt «Vinyet», de la mateixa casa, tota la correspondència adreçada á Sitges. El

patró, proveït de les saques, anava a bord del llaüt i hi recollia la correspondència. Totseguit, cap a Sitges a repartir-les. Les persones que rebien carta li donaven una pesseta de propina. La «Vinyet» va ésser una pila d'anys el llaüt postal d'aquesta vila.

Com que venia tan de tard en tard, el correu d'Amèrica portava una veritable agitació als pobles de la Costa.

X

EL TRANSPORT DE MERCADERIES

Mercaderies d'exportació

La càrrega que hom embarcava a Barcelona la formaven generalment el vi, l'obra i els teixits. A Tarragona embarcaven ametlla, avellana, vi, oli i sal.

Vi.—En temps dels nostres avis, fou el vi la mercaderia que donà més nòlits a la marina velera catalana. Els colliters i exportadors hi tenien bon guany, perquè a Amèrica el pagaven bé. Els vins eren de Vilafranca del Penedès, del Vendrell, del Camp de Tarragona, de Sitges i de Vilanova i Geltrú. Els del Penedès els duia a Barcelona el vell carril de Martorell. El de Sitges, Vilanova i Torre d'en Barra, venien per mar, en barques de mitjana. Des de l'any 1880, però, vingué amb el tren de Vilanova, inaugurat totjust. En la temporada d'embarcament de vi, el port de Barcelona

era tot curull de bótes. El vi, arribat per mar, no era embarcat de la mateixa manera que el que venia per terra.

En aquell cas, les barques atracaven al peu dels velers, fondejats a la Dàrsena Nacional. Des del veler, un aparell de bussells, hissava les botes i les traslladava de la barca al bergantí o al bricbarca.

Si venien amb el tren, llavors les botes eren transportades amb carros des de la vella estació de Vilanova, que hi havia sota Montjuic, al moll. Allí eren embarcades en gavarres, que els remolcadors arrossegaven fins al peu del veler; allà una grua les hissava a bord.

Aquest vi d'exportació era negre o generós, i anava en bótes grans i petites, fetes amb doga i cèrcols de castanyer de les Guilleries i del Montseny. Era exportat cap a Puerto Rico, Cuba, Montevideu, Buenos Aires i Mèxic.

Obra.—Aquesta designació abarcava els rajols i les teules. Fabricada a les bòbiles del Pla de Barcelona i a les de La Bisbal, eren molt apreciades, sobretot l'empordanesa, a les Antilles i a Mèxic.

La de Barcelona era traslladada en carros de les bòbiles al moll. La de la Bisbal, les barques de mitjana de Palamós la deixaven al peu del vaixell.

Per a l'operació d'embarcament, els velers atracaven de proa al moll i obrien el *portaló*. Per damunt, una palanca que anava des d'aquest portaló

a la Riba, passaven una colla d'homes amb un munt de maons al coll. A bord, tot estivant-los a la bodega, els anaven comptant. Bon punt n'era plena la meitat de l'alçada de la bodega, restava enllestit l'embarcament i llavors era tapat el portaló amb una tapa de fusta calafatejada i enquitranada.

L'obra era una càrrega tan feixuga que, amb el seu pes, feia que l'aigua arribés gairebé a la cinta dels bastiments carregats. I perillosa, a més. Els navegants la temien perquè, si s'obria una via d'aigua, el veler s'enfonsava totseguit. I durant el trajecte, el brandar del vaixell podia moure el càrrec i obrir de dalt a baix la nau. Els vaixells, doncs, calia que fossin resistents i construïts amb previsió. Una dotzena de viatges amb obra a Amèrica, inutilitzaven per sempre un veler vell; de retorn, podia ben anar al secader per al desguàs.

Sal.—Els velers que duien aquesta càrrega, sortien en llast del port de Barcelona cap a Sant Pere del Pinatar, Torre Vella, Eivissa i Cadis. En aquests ports, carregaven la sal que anava a Montevideu.

A les salines, la sal era traslladada, en vagons de via estreta, al moll, on els carregadors es carregaven a coll els sacs plens. A bord, els sacs eren buidats a la bodega. Els velers duien la sal a la menuda, tal com el carbó o el moresc.

Tant com l'obra, la sal era un carregament de mal portar, sobretot per als velers vells. En el cas d'obrir-se una via d'aigua, la sal, absorvint l'aigua del bastiment, augmentava el pes de la càrrega.

I, si era important la via d'aigua, aleshores el pes de la sal mullada obria una gran esberla al veler i l'enfonsava depressa.

Mercaderies d'importació

«Tasajo».—Fou aquest un dels carregaments més sovintejats dels velers catalans antics, que anant a Amèrica feien tres nòlits : un de Barcelona a Montevideu amb sal carregada a Cadis i descarregada a Montevideu; un altre, d'aquest darrer port, a les Antilles, amb «tasajo»; i el tercer, d'ací a la Península, amb cafès, sucres i d'altres colonials.

El «tasajo», que era carn de bou salada i seca, exigia una bodega ben neta. La neteja es feia abans de l'embarcament i, un cop enllestida, el forro era tapat amb *volva;* aquestes fibres eren clavades a unes tires, paral·leles i horitzontals, de fusta, fermades a la paret. Així el «tasajo» era aïllat de la fusta de la bodega. Hi era estivat, a tall de bacallà sec, fent que la pell d'un tros toqués la carn d'un altre. Plena la bodega, hom posava el *corter* a l'escotilla, i calafatejava i enquitranava totseguit, perquè, en cas de temporal o de pluja, l'aigua de mar no pogués entrar-hi.

Les fustes.—Heus ací una de les majors importacions dels nostres velers. Embarcada als ports de Brúnsvic, Pensacola, Movila, Fernandina, Jacksonwille, Apalatxicola, la fusta era destinada

als ports d'Alacant, València i Barcelona, i, de tant en tant, a Tarragona.

Els nostres velers, descarregats al port de L'Havana del vi que hi havien portat, feien via, en llast, als ports de Nordamèrica a carregar fusta.

També sortien, en llast, del port de Barcelona, vers els mateixos ports en cerca de fusta d'avet, de pi i de teia, les varietats més utilitzades.

CAOBA, CEDRE I PAL CAMPETX.—La caoba i el cedre eren importats de Nuevitas, de Manzanillo, de Santa Cruz del Sud, i el pal campetx, de Belize, de Trujillo, de Laguna, de Término i de Carmen. Per al transport, eren utilitzats bergantins goletes de dos o tres pals que, d'anada, desembarcaven obra a tots aquells ports. Aquestes fustes venien en grans blocs. Les que duia un veler valien una fortuna. A Barcelona eren desembarcades per mitjà d'unes grues hidràuliques instal·lades, l'any 1886, al Moll de la Muralla.

DOGA I COTÓ.—Descarregats al port de L'Havana, els nostres velers, en llast, solien prendre rumb cap a Nova Orleans per a carregar-hi doga i cotó. El primer d'aquests productes era la doga (matèria prima dels boters); n'eren assortits els del Penedès i els de Barcelona. El cotó era per a les nostres fàbriques de teixits i gèneres de punt.

Al port de Barcelona, tant els vaixells que duien doga com els que portaven cotó en bales, descarregaven pel procediment de les grues hidràuliques. La càrrega era estivada damunt el moll.

El sucre.—Tot el sucre que abans hom consumia a la Península era cubà. La importació d'aquest producte era importantíssima. Carregat a Cuba, els nostres velers el duien al port de Barcelona i a altres ports peninsulars, i també als de Marsella i Gènova. Venia dintre unes caixes de fusta, voluminoses i fortes, que tenien les juntures tapades amb pell de bou. Llur pes era de quinze arroves.

La guerra colonial, de trista recordança, posà fi a la importació del sucre. Per al consum peninsular, llavors foren establertes refineries ben importants, de sucre de remolatxa.

La melassa.—Arribat aquest producte a Barcelona, era destil·lat per a obtenir-ne rom de canya, que hom exportava a les Antilles; algunes partides de rom eren passades de contraban

La melassa era duta de Cuba a Barcelona dins d'uns caixons de zenc; en cada viatge un veler en duia dues o tres dotzenes. El carregament i el descarregament de la melassa eren fets per mitjà de sifons, que comunicaven els caixons amb les bótes, instal·lades en camions o en vagons de carril.

El petroli.—De Baltimore, a l'any 1805, venien al nostre port algunes partides de petroli. Aquesta càrrega era de les més insignificants. Utilitzat per a la il·luminació, se'n servien només els pobles de l'alta muntanya, o bé les cases per a nodrir els quinqués. Per amor de la limitació d'aquest con-

sum, no hi havia, per al transport del petroli, vapors cisternes.

Atracats a la riba del port de Baltimore, els velers emplenaven de bótes llur bodega. Per precaució, justificadíssima, mentre era fet l'embarcament hom no cuinava a bord, no fumava ni encenia els quinqués dels camarots. Arribats a Barcelona, sense oblidar aquelles mateixes precaucions, amb grues de mà eren descarregades les bótes. Els carros les traslladaven a les refineries del Poble Nou i de Badalona.

El llast.—De vegades, mancats de nòlit, els velers partien sense càrrega. Llavors navegaven en llast, és a dir, amb la bodega plena de materials feixucs. Aquesta precaució era necessària per a l'estabilitat del vaixell. Altrament, una ventada forta hauria pogut tombar-los.

El llast el componien materials diversos : sorra i pedres, si el port tenia a prop rieres o platges; o si no, runa d'enderroc. El llast era transportat al moll en carros i del moll al veler en gavarres, arrossegades per un remolcador. Homes amb senalles i cabassos, el traslladaven a la nau des de la barcassa.

Contraban

Fa uns vuitanta anys el contraban era a l'ordre del dia. La migradesa dels sous empenyia els navegants a aquesta pràctica i n'era, en certa mane-

ra, una justificació. Contrabandistes ho eren, en major o menor escala, tota la gent de mar. Vora els que ho feien com a negoci, arriscant-hi quantitats fabuloses, hi havia els que ho feien amb timidesa, per al llur consum i, devegades, per a presents només.

Hi havia dues menes de frau: les podríem anomenar d'importació i el d'exportació.

El frau d'importació consistia a introduir, burlant la llei, productes americans a la Península. El d'exportació, naturalment, era la introducció fraudulenta a Amèrica, dels productes peninsulars. No cal dir que la base del negoci era la compra a baix preu als llocs d'origen, i el guany de la quantitat que, altrament, foren drets de duana.

Els productes de contraban més en voga eren el tabac, el rom, el miraguano, les pastes de guaiaba i les randes.

Tabac.—No cal dir que aquest producte era l'esca dels contrabandistes. Els navegants compraven el tabac a Cuba en forma de rajoles, de picadura, de cigars i de cigarretes. ¿Com l'amagaven a bord per al viatge, i com el desembarcaven? Amb totes les troballes de l'enginy. Les apreensions no eren pas gaire fàcils.

En grans quantitats, el tabac era embarcat de nit. Les llanxes que el duien a bord, atracaven al peu del veler. Cada nit n'embarcaven una partida. Era amagat a la bodega entre la càrrega o als camarots dels tripulants, dintre de l'equipatge.

En quantitats petites l'embarcament era relati-

vament fàcil : compraven el tabac i, amb les butxaques plenes, el duien a bord. L'operació, és clar, durava una pila de dies.

Per al desembarcament al port de destí, calien també una pila de precaucions. Amb les butxaques plenes, de nit, baixaven a terra els rajols, els cigars i les cigarretes, que eren venuts, després, a les botigues o en determinades cases particulars. A bord, no deixaven d'anar-hi comerciants a comprar-ne. Hi anaven de nits amb unes bruses llargues, amples, i un berret tot ales, és a dir, una indumentària de ramader. Sota la brusa, una faixa ampla, a tall de cartutxera, cenyia el cos. El tabac era amagat en els compartiments d'aquesta faixa. Vestit així, el comerciant podia, amb una certa tranquilitat, sortir del veler i anar a vendre el tabac als consumidors.

Miraguano.—També era passada de contraban aquesta fibra vegetal portorriquenya. Utilitzada per a omplir coixins i matalassos, pagava drets de duana molt crescuts. I el seu cost ja no pecava de baix. El contraban d'aquesta matèria era potser dels més amables de procediment. Als ports antillans hom omplia de miraguano tots els coixins i matalassos dels tripulants. Els coixins i traspuntins que els havien servit a bord per a fer-los blana la dormida, eren venuts als matalassers. Treta la fibra, i rentada, en feien matalassos nous. I, ultra el més confortable, el contraban d'aquesta matèria, era dels més remuneradors.

Confitures de pinya d'Amèrica i Guaiaba.— També aquestes llaminadures, per amor dels drets excessius, eren matèria de contraban. Contrabandistes i confiters se n'untaven d'or les mans, si podien passar-les.

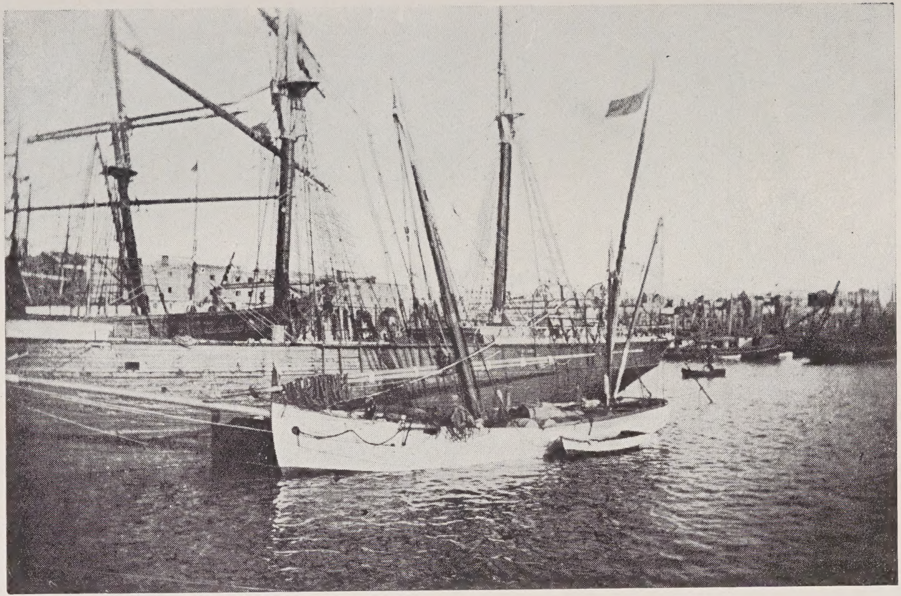
Per a fer-ho hom introduïa les caixes de Guaiaba i els pots de pinya d'Amèrica en uns sacs de sucre cubà marcats amb el segell d'una refineria coneguda. Desembarcats, eren traslladats als magatzems de colonials, on els comerciants es proveïen de sucre. Allí mateix s'hi proveïen els adroguers, de confiança.

Com que el guany era respectable, a força d'enginy, hom trobava més d'un procediment per a fer aquest contraban : Amb un gran carregament de dolç de Guaiaba embarcat a L'Havana, els velers se n'anaven de la Gran Antilla cap a Nova Orleans a carregar cotó. Descarregades les bales a la Península, restava a la bodega una gran quantitat de romanalles de cotó. Hom n'omplia molts sacs, i entremig, tot de pots de confitures. Als magatzems de rebuigs de cotó els comerciants de colonials recollien l'exquisida llaminadura.

Rom.—Era frau d'importació en terres cubanes el del rom. De Cuba venia abans qui-sap-la melassa a Barcelona, on era destil·lada per a fer-ne rom de canya; era exportada, en barrils, dels ports peninsulars a la Gran Antilla. Arribats els velers als ports cubans, de nit, hom anava a comprar rom a bord, a la menuda. Per tal de burlar la vigilància dels carrabiners del moll, hom amagava

les ampolles (un litre, normalment) sota els vestits.

Randes.—Tothom sap que els pobles de la nostra Costa de Llevant eren, i són encara, famosos per les seves randes. Com que a l'Argentina i a l'Uruguai hi eren singularment apreciades, els nostres navegants les portaven de frau als ports del sud d'Amèrica, on estaven gravades amb forts drets d'importació. Les passaven, durant la travessia, dintre l'equipatge i les desembarcaven entortolligades a la pitrera, ben cordats d'americana. Un home sol podia passar-ne unes quantes canes. Llavors, eren venudes a casa d'uns comissionistes. A ells i als navegants aquest frau els rendia força.



La barca de mitjana «Montserrat» transbordant obra de La Bisbal al bricbarca «San José»

Cl. E. Roig

Col·locació d'una escala, a la platja de Blanes, per a treure un veler per a carenar

Descarregament de sacs de sal d'una barca de mitjana atracada a la platja de Blanes

XX

Cl. J. Roig

XI

ELS PERILLS DEL MAR

Indrets de perill

Mar endins, camí d'Amèrica, un veler tenia a tothora el veïnatge del perill. Perills de moltes menes, és clar. Heu-vos-en ací un dels més sovintejats i més greus. Fent via cap a l'Estret, costejant a poques milles de terra, passat el Cap de Salou, hom es trobava davant les Goles de l'Ebre, de terreny baix, que s'endinsaven ben endins del mar. Calia remuntar-les molt per fora, i evitar l'embarrancament, molt probable en cas de mal temps.

Passat l'Estret de Gibraltar, a l'indret de la Costa del Moro (Marroc), calia defugir uns corrents acumulats que podien fer que el veler, perdut el govern, anés a la deriva, amb el perill probable de topar contra la costa o el de perdre's.

Entre les Illes Canàries i les Illes Terceres, en ple Atlàntic, hom topava amb temporals, ciclons i huracans de molt mal vèncer, d'on gairebé sempre

en sortien avariats els velers, del casc o de l'arboradura.

A la costa del Canadà sovintejaven també quisap-lo els temporals, els ciclons i les boires. Per causa de llur espessor, les naus perillaven de topar amb esculls, o d'ésser abordades per un vaixell o de topar amb un veler que avancés en direcció contrària.

Accidents de la navegació

Embarrancaments.—Els vaixells de vela podien embarrancar per diversos motius : per amor de la boira, per un canvi sobtat de temps (en bé o en mal), per pèrdua del timó, etc. En el primer cas, podia topar amb una *seca* o *niell*, i sortia de la topada amb un esvoranc al casc per on entrava l'aigua i negava la bodega. Si la nau era carregada d'obra, ferro vell, o sal, se n'anava irremeiablement a fons. Carregada de fusta o de doga, es mantenia entre dues aigües : el casc negat i l'arboradura hissada sobre el mar. Si l'esvoranc era considerable, baldament surés, calia donar el vaixell per perdut.

Si el vaixell per causa de la boira embarrancava amb un seguit d'esculls, podia esdevenir-se que es mantingués quiet damunt el rocam, car l'estat del mar era bo. Però d'un moment a l'altre podia alçar-se un temporal i aleshores el vaixell era llançat contra la costa i restava esmicolat.

L'embarrancament era de molt distinta grave-

tat si el veler embarrancava en una platja seca; en tal cas era de bon salvar. Descarregat, surava més i ell mateix, per l'impuls de les veles o arrossegat per un remolcador, podia arribar a port a reparar les avaries.

Si el naufragi s'esdevenia en marea baixa, les marees altes podien fer-lo surar novament.

ABORDATGES.—L'abordatge podia ésser també motivat per causes diverses : per les boires, per algun defecte de les llums reglamentàries de nit en els vaixells, perquè un vaixell, avançant en direcció oposada, portés apagats els llums, per una falsa maniobra en sortir dels ports, o també en ple mar, en un dia de boira, d'aquells que apagaven els senyals del veler.

Si hi havia diverses causes, hi havia també diverses menes de topaments. Així, per exemple, un vaixell podia abordar un altre o bé per la proa o bé de través. En el primer cas, la quilla del primer era clavada a l'obra morta d'aquest i trencava el bauprès i el bataló. Aquesta avaria, baldament greu, no implicava l'enfonsada del veler, car rarament l'esvoranc arribava a la línia de flotació d'aigua. Després de la topada, com que sense els flocs el veler abordat no podia navegar, l'altre se l'emportava a remolc i el deixava en algun port, on era reparat.

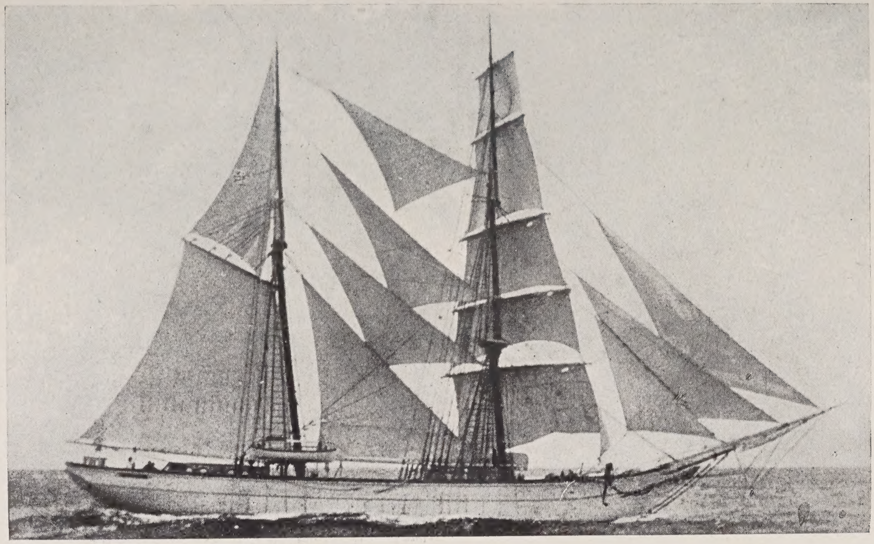
Quan un vaixell abordava de través un altre, llavors l'abordatge era força més greu. En aquest cas, la proa d'aquell obria un enorme esvoranc perpendicular que afectava l'obra viva i morta

d'aquest altre. Com que l'aigua hi entrava furient, si el veler duia carregament feixuc, com és ara, obra, sal, o ferro vell, irremeiablement s'enfonsava. En més d'un d'aquests accidents, la proa del vaixell que abordava havia restat materialment empotrada en el que era escomès. Aleshores, si feia tràngol, la proa es desprenia, l'esvoranc restava al descobert, i l'aigua hi entrava a torrents i feia enfonsar l'embarcació.

Incendis.—Sovintejaven molt poc en els nostres velers els incendis. Val a dir que sempre que els velers prenien càrrega inflamable, eren adoptades tota llei de precaucions. Així, per exemple, durant les operacions de carregament i descarregament de petroli, de rom o de cotó, era absolutament prohibit de fumar a bord, de cuinar i àdhuc d'encendre llum a les cambres. En cas de contravenir alguna d'aquestes disposicions rigorosíssimes, les autoritats dels ports intervenien imposant fortes penyores.

Durant el viatge, tanmateix, era permès de cuinar i d'encendre llum als camarots, perquè llavors eren tancades hermèticament les escotilles de la bodega. Però alguns previsions es mantenien encara en peu. Així, posem per cas, hom havia de fumar mastegant el tabac, però no encenent-lo.

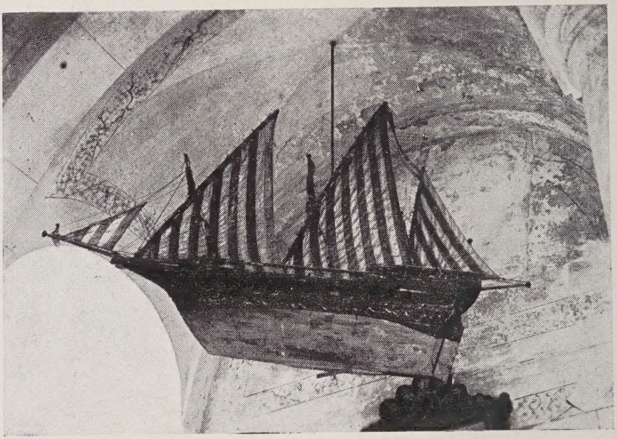
Baldament fossin adoptades totes les precaucions en les operacions de carregament i descarregament, alguna vegada (poc freqüent, però) esclatà a alta mar algun incendi. En aquest cas hom es valia de la bomba que hi havia a bord, i moltes



El bergantí «Ernesto», del Masnou, navegant a tota vela en ple Atlàntic
Fotografia feta des d'un trasatlàntic que es creuà amb el vaixell

Cl. P. Boada.

La pollacra rodona «Acància», del Masnou, ancorada a la ria de Vigo



Un xavec del segle xvIè, en miniatura, a l'ermita de Santa Cristina de Lloret

Cls. P. Boada i F. Folguera

vegades l'eficàcia fou decisiva. Altres vegades, però, el foc prenia proporcions horribles, atiat pel vent i per la càrrega (petroli, rom, cotó o pega grega). Llavors, davant la insuficiència dels mitjans que hi havia a bord, per a poder apagar-lo hom s'acollia als coets, en demanda d'auxili. Tot esperant el vaixell salvador, eren llançats al mar els bots salvavides, amb la tripulació a dins, i també, si era possible, la documentació i queviures.

Ciclons.—Els ciclons o huracans eren fatals per als navegants; els costaven sovint la vida, ultra les avaries que en patien els bastiments.

Aquesta mena de meteors esclataven generalment cap a la tardor i, sobretot, cap a les costes del Brasil, i a l'Oceà Atlàntic, entre les Antilles i les Bermudes, i el Golf de Mèxic entre les Antilles i els Estats Units.

D'anada a Amèrica, era gairebé impossible d'evitar els ciclons. De tornada, en canvi, hi havia certes probabilitats d'aconseguir-ho. Els ports americans, eren amatents a anunciar el descapdellament dels ciclons, i evitar a temps la sortida dels vaixells; si aquests, però, s'obstinaven a partir, eren penyorats.

Les autoritats marítimes, vedaven, sota l'amenaça de penyores greus, que sortís un vaixell cap a la zona on es descapdellava un huracà. Cal pensar que en aquelles latituds, per manca de telegrafia sense fils, els velers no podien rebre noves dels ciclons.

En el trajecte comprès entre les Bermudes i les

Antilles, d'anada a Amèrica, foren víctimes dels ciclons molts velers catalans. La topada amb un cicló implicava sempre greus avaries al veler. I això que les precaucions eren infinites: hom plegava les veles més altes, entortolligava els acolladors, posava tivants els aparells, fermava els corters i obria les portelles. I bé, a desgrat de tot, el veler deixava gairebé sempre en la topada l'arboradura i el velam.

Passat l'huracà, alguns velers, amb els pals i les veles que els restaven podien seguir el viatge. Ho intentaven sempre amb un esforç suprem, perquè si demanaven que hi acudís un remolcador l'operació els costava una quantitat fabulosa. Si la pèrdua de pals era completa, el remolcament era indispensable per a salvar la càrrega i el casc. Els velers que arribaven desarborats al port, eren venuts per la casa naviliera i convertits en *pontó* o dipòsit surant de carbó.

S'esdevenia també que en la impossibilitat de capejar l'huracà, el veler era arrossegat pel meteor al centre del cicló, i ja el teniu blanc dels cops de mar que de totes direccions li arribaven. Negat d'aigua, s'enfonsava tot, més o menys depressa, segons la feixuguesa de la càrrega. Si el veler era molt vell, s'obria de dalt a baix i llavors els navegants es fiaven al bot salvavides, que, topant amb el vaixell o escomès pels cops de mar, molt sovint era engolit per les onades.

VIES D'AIGUA.—Podien ésser produïdes per cau-

ses d'un calafatament defectuós de les taules de l'obra morta, i també per raó de l'obertura de *coments* al forro, produïda pel ressecament de les taules en un llarg amarratge a un port, al bo de l'estiu.

Hi havia unes vies d'aigua que no portaven malícia i d'altres de ben greus. Eren insignificants les que es produïen en carregar la nau, quan el pes feia enfonsar una mica el bastiment i l'aigua arribava als coments oberts en l'obra morta. Aquestes, àdhuc en el cas que es produïssin a alta mar, eren resoltes bombant cada dia per treure l'aigua que entrava.

Les vies d'aigua greus de debò eren les produïdes en desprendre's una peça de fusta del forro de l'obra viva d'un vaixell, generalment a causa del rovellament dels perns que les clavaven a les quadernes del bastiment. Alçada la taula, es produïa un gran esvoranc, pel qual entrava un torrent d'aigua que negava la bodega i enfonsava totseguit el vaixell. Si la càrrega era d'obra, de sal o de ferro vell, encara anava més depressa a submergir-se. Si era lleu la càrrega, de suro, de bótes buides o de fustes, posem per cas, aleshores el veler es mantenia entre dues aigües, negat del casc i amb l'arboradura a flor d'aigua.

Quan eren vells, els velers feien aigua sempre. Els navegants ja hi comptaven i a desgrat d'això s'hi embarcaven plàcidament cap a Amèrica. Ja hem dit que la manera de treure aquesta aigua era bombant. Si n'hi havia poca, hom bombava a l'hora de la neteja. Si n'hi havia força, llavors

cada guàrdia (dos homes a cada cantó de l'aparell), abans d'anar a dormir, bombava una hora.

De bombes, n'hi havia de fixes i de mòbils. Les unes eren fixades entre el pal major i la xigra de l'escotilla. Tenien dos pistons i dues manxes per al llur funcionament. Les que eren mòbils eren iguals, llevat que eren muntades damunt quatre rodes petites. L'avantatge d'aquestes era que hom podia fàcilment traslladar-les a l'indret on hi havia la via d'aigua.

En previsió de les vies d'aigua, abans d'emprendre el viatge a Amèrica, hom inspeccionava minuciosament el veler. Aquesta operació es feia als varaders que hi havia als ports importants, al de Barcelona per exemple. Pujats els bastiments, els era llevat el forro de coure i hom els calafatejava i enquitranava, posant-los-hi novament la capa de solapa (paper enquitranat) i el forro de coure. Aquesta operació havia d'ésser repetida cada tres o quatre viatges.

Antigament els velers eren forrats de coure en l'obra viva del casc, per protegir les fustes. Es tractava d'evitar que s'hi criessin una mena d'anguiles, conegudes amb el nom de *corcomes*. De color grisenc, aquests peixos tenien si fa no fa mig metre de llargària, i cosa de dos dits de gruix, amb aletes dorsals i abdominals. En gran nombre, els corcomes atacaven el veler; començaven primerament per aferrar-se a la fusta amb les dents. Bell punt fermades, començaven a rosegar fins que havien entrat totes fusta endins. Una cinquantena de corcomes bastaven per a deixar el veler,

com un garbell. I, en aquest cas, no li costava res d'enfonsar-se, sobretot si per carregament duia ferramenta. Carregat de fusta, en canvi, surava entre dues aigües.

Pels volts de l'any 1840, les sortides de velers cap a Amèrica eren anunciades, tot fent constar com una garantia que duien folrat el casc.

Salvament d'un veler

Hom pot veure en aquest capítol que els perills del mar són superables només a força de tot l'enginy i a còpia de totes les precaucions imaginàries.

Els bots salvavides.—Entre els procediments més coneguts per plantar cara al perill quan era tan greu i que ja es tractava de salvar la vida més que de salvar el veler, hi havia el d'abandonar la nau mitjançant els bots o llanxes salvavides que els bastiments duien a bord.

Quan per amor d'algun sinistre marítim, hom donava per perdut el bastiment, la dotació, amb els documents i amb queviures per a uns dies, s'embarcava al salvavides fugint del vaixell nàufreg. Sovint solia passar un o més dies de tràngol, fins a tocar terra.

Els vaixells de vela disposaven com a elements de salvament, de dues llanxes salvavides, amb les quals podien ben salvar-se les 17 persones que cabien a un veler de tres pals. Els duien fermats cap per avall, damunt el ranxo, o la cambra de proa.

Els velers de dos pals, per a la llur dotació de 12 homes, duien només un sol bot o llanxa, sostingut a coberta amb una peanya de fusta.

Les embarcacions salvavides tenien les mateixes dimensions de les embarcacions de pesca. Constaven de *sobreproa, corredors, bancs* i *banqueta*. Dessota els corredors duien quatre dipòsits de zenc, arrenglerats, plens de vent. Això feia insubmergibles aquestes llanxes.

Ultra les llanxes de salvament, cada tripulant portava una mena de cinturó ample, format per llistons gruixuts de suro, que abarcava tot el cos, dels braços a la cintura. Anava lligat al cos amb dues cordes llargues.

Els coets.—També en cas de perill, prop de la costa, hom es servia de coets. Quan un veler perillava d'anar a fons, degut a una via d'aigua que se li havia obert en la topada amb una roca, o si anava a la *ronsa*, perdut el timó, llavors mitjançant coets intentava de procurar-se auxili de l'estació de salvament. Si era negra nit, el veler nàufrag, encenia un coet groc; o bé verd, si era molt urgent l'auxili que demanava. Per indicar la nacionalitat, si es tractava de vaixells espanyols, hom encenia un coet vermell.

Per tal d'il·luminar el salvament, hom es servia d'escombres d'espart enceses, que cremaven força estona.

XII

LES BARQUES DE MITJANA

Llur construcció i estructura

Les barques de mitjana eren uns velers de cabotatge que, en el temps en què no hi havia carreteres ni ferrocarrils, proveïen els pobles de la Costa i servien també per a exportar llurs produccions industrials i agrícoles. El nom de *barques de mitjana* els era donat a la Costa de Llevant; a la de Ponent eren anomenades *llaüts*.

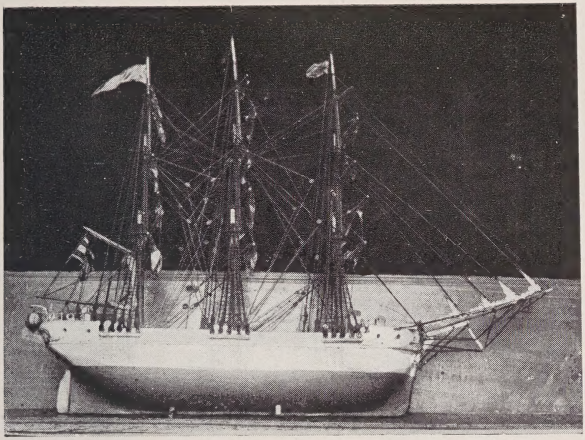
Tenien unes 60 tones de desplaçament i eren aparellades de vela llatina. Llur proa era com la de les barques del bou. La popa era rodona, d'un sol cos, o de dos cossos amb vano, tal com la dels velers de creus o bergantins. Per poder treure a les platges, tenien escobes.

A proa duien també botaló i, al mig del casc, un pal alt, tirat endavant i amb una antena. El de popa, en canvi, era més curt i tenia una antena i una mena de botaló anomenat *caçaescotes*.

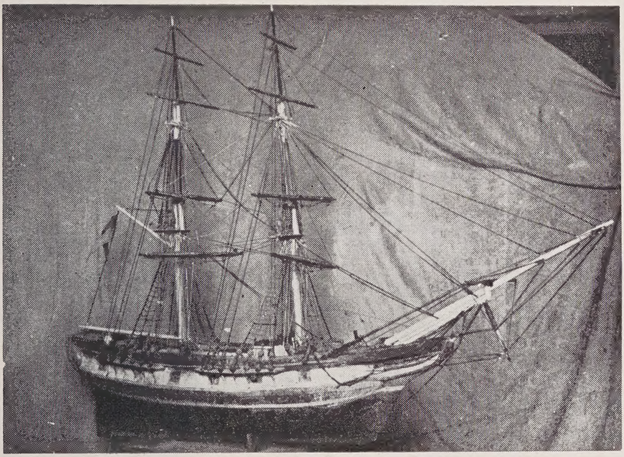
Les barques de mitjana duien tres veles : *pollacra, mestra* i *mitjana*. Llur coberta era molt convexa, tant que el qui no era navegant a penes podia tenir-s'hi dret. El *molinet de llevar àncores* era igual que el dels grans velers. Tenia al costat una petita escotilla amb el *corter*, la tapa corresponent. Al bell mig de la coberta hi havia el *pal mestre*. Venia totseguit l'escotilla, tapada amb tres corters, i a popa el *bolou* o cambra del patró, el *pal de mitjana* i el *galliner*, banc de fusta de forma semicircular, on era guardada la pisa en què menjaven els tripulants.

Dins l'interior, hi havia a proa les lliteres i la bodega, on duien la càrrega, entre la cambra de dormir la tripulació i el mamparo de popa. A la cambra del patró, també a popa, hi havia dues lliteres, amb el seient corresponent. Al centre i al fons, un armari. Des de la coberta calia baixar una mitja-escala.

Les barques de mitjana eren bastides a les mateixes dressanes que construïen els grans velers, és a dir, a les dressanes de Premià, Blanes, Arenys i Sant Feliu de Guíxols. La dressana de Blanes fou la que va construir-ne més. Des de l'any 1865 al 1890 assortí de barques de mitjana els naviliers de Cadaquers, Tossa, Palamós, Sant Feliu, Malgrat, Calella, Mataró, Sitges, Mallorca, València i Alacant. Només per a Blanes i Malgrat va construir-ne unes setanta. Aquesta dressana anava a càrrec d'en Josep M.ª Vieta, fill d'un famós constructor naval, en Josep Vieta, l'«Hereu Bagué». En aquell temps, les barques blanen-

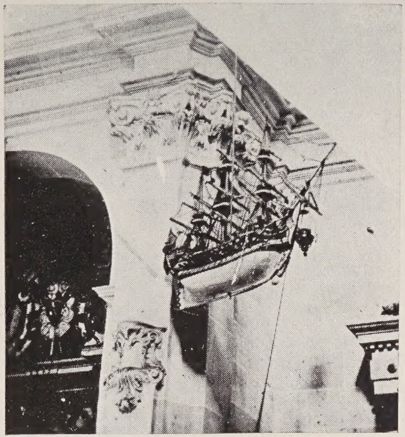


UNA FRAGATA MINIATURADA, A L'ERMITA DE SANT SEBASTIÀ, DE PALAFRUGELL

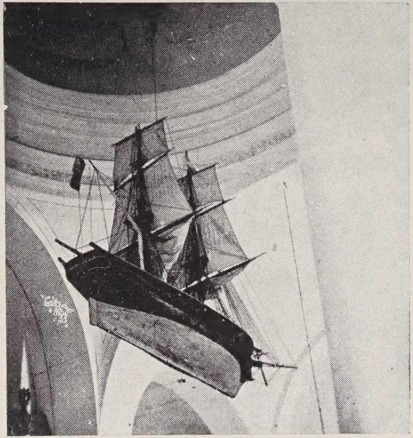


UN VAIXELL DE L'ANY 1808, MINIATURAT, A LA CAPELLA DE L'ESPERANÇA, DE BLANES

Cls. I. Puig Boada



Un vaixell del segle xvIè en miniatura, a l'ermita de Santa Cristina, de Lloret



Un bergantí rodó, de l'any 1850, en miniatura, a l'ermita de Santa Cristina, de Lloret

Cls. F. Folguera

ques esdevingueren les més famoses, i justament, perquè eren les més belles, marineres i resistents.

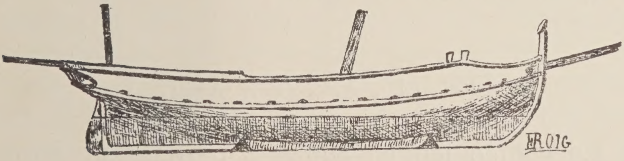
N'hi havien de dos tipus : les que encarregaven els naviliers de Catalunya i les que volien els de València.

Les primeres tenien unes 60 tones de desplaçament i eren proveïdes d'*escobes, rumbo, bitons.* Tenien la *roda de proa* arrodonida en la part més baixa, i així feien de més bon treure a la platja.

Els naviliers valencians les volien d'unes 80 tones, sense escobes, ni rumbos, ni bitons. Talment com els bergantins, tenien gata i la part baixa de la roda de proa angular; per tant, no podien ésser pujades a les platges. Per a carenar, els calia pujar als varadors, petits dics surants de fusta.

Primerament, per construir una barca de mitjana, calia armar la quilla, que comprenia tres peces. Als seus extrems, hom clavava la roda i el codast i les quadernes, entre aquestes dues peces, al llarg de la quilla. La cinta, que anava de proa a popa, limitava les quadernes.

Enllestida la part essencial, hom aplicava a l'interior de la barca els *baus,* i al seu damunt les peces de fusta de la coberta, entre les quals calia deixar uns petits espais per a les escotilles i la



UNA BARCA DE MITJANA CONSTRUÏDA A LES DRESSANES DE BLANES

cambra de popa. Finalment, seguint el contorn de la barca, hom posava els *barraganets,* que sostenien la barana.

Aplicat que era el forro exterior, venien les obres complementàries : les lliteres, l'escotilla, amb el corter a proa, i la cambra del patró amb dues lliteres a popa. Alhora que feia aquestes operacions, hom calafatejava i enquitranava la barça. Finalment era arborada la nau, tal com hem descrit en tractar dels vaixells de vela.

El llançament, l'operació més pintoresca, podia ésser feta amb escobes o sense. Si es feia amb escobes, des de la barca a la vora del mar hi havia, estesa, una filera de pals. Un *grill* aplicat al codast servia per a iniciar l'arrencada, ajudat d'una colla d'homes que es recalcaven d'esquena a l'obra viva del bastiment, a cada cantó de la proa. Varada fins a la vora del mar, la barca s'aturava i hom estirava el cap del palanquí. Arran del mar, hom tornava a posar pals a l'aigua. El grill i els homes feien arrencar la barca, que era llançada a l'aigua, rebent, entre un gran escumerall, i, empesa per la fussa, entrava mar endins.

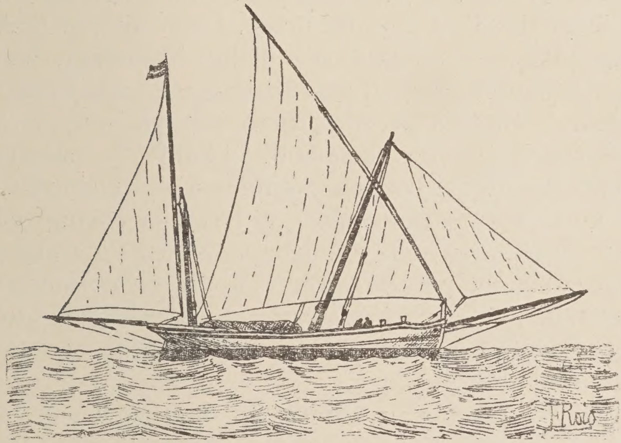
Si hom era mancat d'escobes, parava la barca a l'*anguila,* que lliscava al llarg de l'escala, amb l'ajut dels homes i del grill.

Dotació. La vida a bord

La componien, en aquestes barques, un patró de cabotatge, que feia de capità, cinc homes i el

noi de bord. El patró tenia a les seves ordres els cinc tripulants, els quals feien les maniobres de bord i les de carregament i descarregament. De cuinar i dels altres áfers casolans de la barca, se'n cuidava el noi de bord.

La minestra que era servida a les barques de mitjana era millor que la dels velers. Ho feia,



UNA BARCA DE MITJANA NAVEGANT A TOTA VELA

probablement, que els viatges eren molt més curts; quan s'allargaven força, les barques feien escala als pobles de ruta i s'hi proveïen de queviures tendres. Durant el viatge, els tripulants menjaven carn, segí, cansalada, bacallà, peixopalo, arengades, patates, cebes i fesols, tot fresc com a casa seva. A port, menjaven peix fresc i pa del dia.

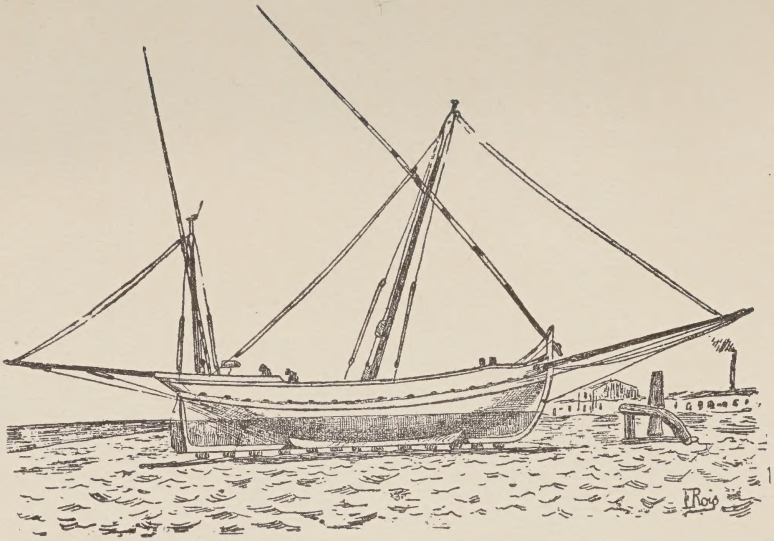
La cuina era portàtil, de ferro, i instal·lada a l'aire lliure, a popa, entre l'orla i el bolou. Mena de pastera de ferro, era proveïda de dos fogons.

Heu-vos ací l'horari i els menús: a les quatre de la matinada, en llevar-se el patró i tres tripulants, prenien mig petricó de bon cafè, en un pot de llauna. A les vuit, tots els tripulants menjaven una torrada, amb una arengada i un trago de vi. L'hora de dinar eren les dotze. Hom dinava amb dos plats : escudella i carn d'olla. Abundant, ben condimentat, equivalia al dinar d'una casa benestant. A entrada de fosc, hom sopava amb dues passades : una de fesols bollits i l'altra de bacallà o peixopalo amb patates, cuinat a la marinesca.

Quan el veler era a port, hi havia el costum de fer un bon arròs els diumenges, a base de congre i bacallà amb patates després. Sovintejava molt en les taules dels mariners el *bròquil valencià,* que era bacallà esqueixat entre bròquil bollit, tot amanit amb all-i-oli.

En les barques de mitjana hi era permès el vi, si bé amb mesura. Durant el menjar, els mariners bevien, amb porró, vins de Sitges, de Vilanova, del Vendrell o de València i, sobretot, de Benicarló.

L'aigua potable necessària per a beure i per a cuinar la tenien a bord en dues botes, instal·lades a popa. Proveïdes d'una tapa del mateix contorn, tenien una obertura quadrada, que hi permetia la introducció dels pots, que hom utilitzava per a beure; aquests pots tenien nansa, i un bec com el de les cafeteres.



Una barca de mitjana de construcció blanenca

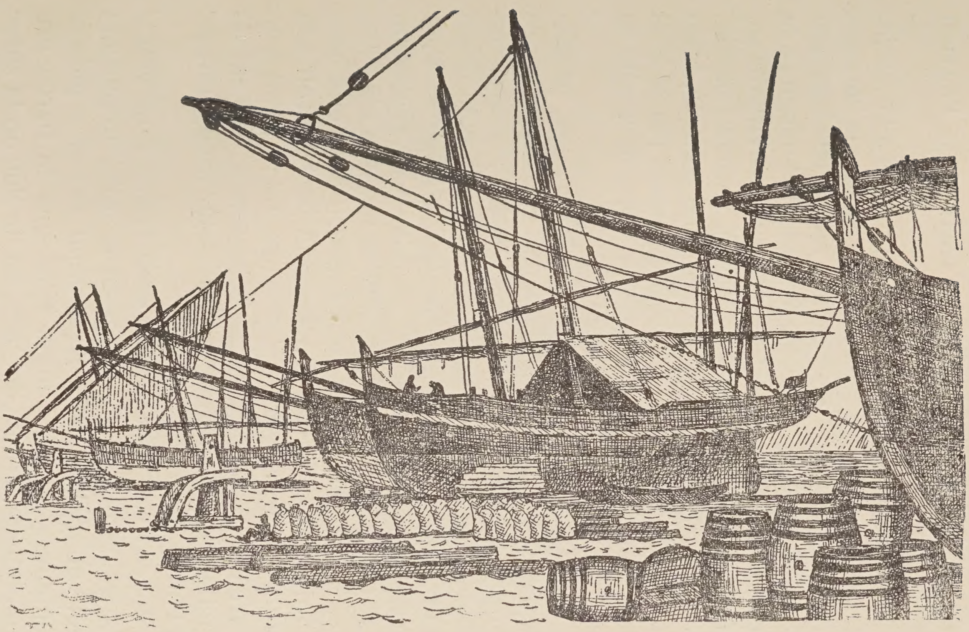
Navegant, a les barques de mitjana regia aquell mateix ordre de treball i de repòs que hem descrit en parlar dels velers.

Tràfec i viatges

Els viatges de les barques de mitjana eren al llarg de la costa catalana, de la valenciana i de la de Múrcia. Les barques de la Costa de Llevant, matriculades a Arenys, Calella, Malgrat i Blanes, anaven des d'aquests pobles a València, Alacant, Aguiles i Cartagena. D'anada, portaven càrrega d'obra, d'olles, de tupins, de dogues, de cèrcols de castanyer, corbes i ralls de roure per a fer rodes de carro i balustres, i llistons de poll per a fer cadires. De retorn, feien escala a Torre Vella, València, Borriana i Benicarló, on carregaven sal, garrofa, vi i arròs, per dur a les platges catalanes de llevant i de garbí.

Les barques de la Costa Brava, de Tossa, Sant Feliu, Palamós, Roses i Cadaquers, feien viatges cap a Barcelona amb carregaments diversos. Les de la Costa de Ponent, de Torre d'en Barra, Sitges, Vilanova, Tarragona i Tortosa, duien a Barcelona el vi que els velers havien de portar a Amèrica. De retorn, portaven al poble d'origen farina, pesca salada i queviures, per al consum.

Hom carregava les barques de mitjana adés tretes, adés atracades a la platja. Si atracaven, ho feien a l'areny, estenent una palanca, entre la barca i la platja, per on passaven els carregadors,



El tràfec de les nostres platges abans de l'existència dels camins de ferro

amb la càrrega treta d'uns carros que l'havien portada a la platja.

Quan les barques carregaven, tretes a la platja, els carros s'hi posaven al costat i llavors la càrrega era transportada del carro a la barca pels carregadors. Estivada que era la càrrega a la bodega i a la coberta, formant *cobertades,* la barca s'avituallava, aferrava les veles a les antenes, varava i partia.

Les barques de mitjana, per descarregar, atracaven a la platja i estenien la palanca, per la qual passaven els descarregadors. Descarregada la barca, venia l'hora de treure.

Per a l'operació de treure a les platges, primerament era lligada a la barca mitjançant unes cordes, les quals enfilaven el rumbo i abarcaven els bitons. Els extrems d'aquesta corda es lligaven a una de les talles del palanquí. Aleshores hom armava l'aparell de talles amb la corda gruixuda. La talla que hi havia platja amunt era clavada, per mitjà de l'estrop, a una ferma estaca, que hom enfonsava en la sorra. La corda de l'aparell era entortolligada a l'arga, i entre tal aparell i la barca hom estenia els pals enseuats, per tal de facilitar el pas de la barca, en pujar areny amunt, a l'hora de treure.

Les barques de tràfec eren tretes fent voltar l'arga a força de braços o de cavalls. Impulsada pel volt de l'aparell i el palanquí, la barca pujava lentament platja amunt. Fins que la barca era una mica apartada del mar, en un lloc on la sorra es barregés amb la terra o l'herbei, no era enllestida l'operació.

Les barraques de Malgrat

Quan eren a les platges, les barques de mitjana carenaven i pintaven el fons del casc, esperant un nòlit de càrrega. Bon punt carregades, varaven i emprenien el viatge.

Les barraques

Les barraques eren unes barques de mitjana, retirades de la navegació i serrades pel mig allí on hi ha la quaderna mestra, que era la part més ampla de la barca. Servien de dipòsit de veles, cordes, bossells, teies i aparells.

Allò que resultava, després de serrar la barca, era tapat amb taules de fusta, fent-hi porta al mig. Era per l'estil del mamparo. D'una barca de mitjana tallada en sortien dues barraques. Per a fer-les, calia serrar-les i separar una mitja arga, moguda per dos cavalls. La part de la barraca que donava al mar era deixada intacta. Calia només fer el mamparo amb la porta i ja teniu la casa a punt de fer de dipòsit. La barraca que per la part oberta donava a terra era girada fins que la porta del mamparo donava a la mar.

L'any 1890 a causa d'haver estat venudes les barques de Malgrat que deixaren de fer la ruta Malgrat-València per raó de la competència dels trens, com que ja no servien per a dipòsit, anaven a raure al desguàs. És així com ha desaparegut un dels testimonis més vius d'allò que foren els nostres vaixells de cabotatge a les primeries del segle passat.

XIII

ELS VELERS MINIATURATS

Probablement amb la col·laboració d'aquell imperatiu que feia pintar ex-vots, coincidí a casa nostra l'era de les construccions navals amb la dels vaixells en miniatura. Gent de diversos oficis, ultra capitans, mestres d'aixa i tripulants de velers, van sentir-ne la temptació. I heu-vos ací que la construcció de petits vaixells esdevingué alhora una tasca, una prometença i un esplai.

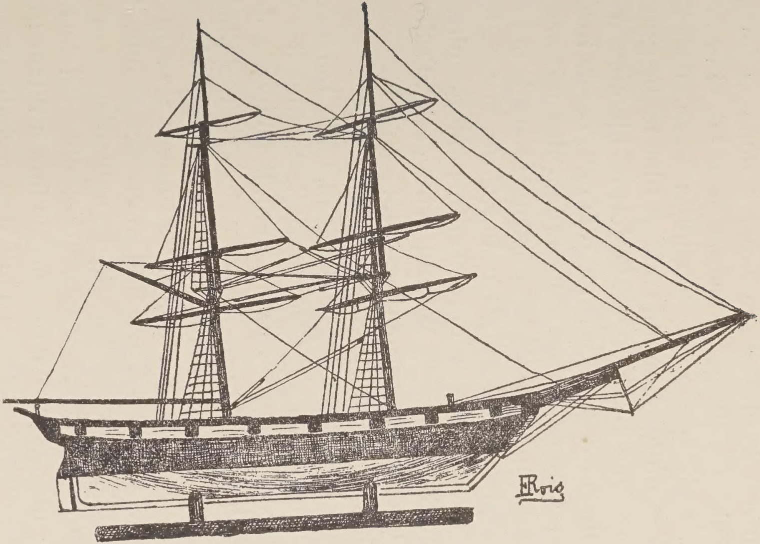
No cal dir que els més perfectes eren els sortits de les mans dels mestres d'aixa i dels capitans de la marina mercant. Hi esmerçaven pulcrament tota llur tècnica, els feien amb escala i es servien de quadernes i de peces perfectament acabades. Eren, en fi, petites meravelles de tècnica naval que cap museu no refusaria.

Per a construir-los aprofitaven les vacances que els restaven entre el viatge acabat i la data d'emprendre el pròxim. Els mestres d'aixa construïen diverses menes de vaixells petits; els uns sencers,

i d'altres mitjos bastiments només. Els que eren sencers eren construïts amb escala, o sigui amb les mateixes dimensions dels vaixells de debò, matemàticament reduïdes. En la llur construcció, hom començava per la quilla, damunt la qual eren clavades les quadernes, fetes mitjançant serres de marqueteria. Hom feia també quadernes plenes que comprenien des de la forma triangular a la forma semicircular, amb totes les formes intermèdies. El forro format per tires de fusta, d'un gruix de cartró i clavades amb puntes de París, era aplicat al conjunt de quadernes. L'orla, la coberta, el castell, les cambres, etc., eren posats al casc tot just construït. N'hi havia que simplificaven l'aparellament; d'altres s'hi complaïen amb una minuciositat absoluta. Així feien tots els pals i cordes auxiliars, amb tots els aparells, per tal de maniobrar-los i poder hissar i arriar les veles menudes. De vaixells d'aquests (els més rars) n'hi ha encara algun en els pobles on hi havia dressanes.

Hi ha uns altres models de vaixells miniaturats, construïts també per mestres d'aixa i per l'estil dels que acabem de descriure, però sense forro exterior. Això permet de contemplar la distribució, plena d'enginy, del joc de quadernes. Generalment, aquests van arborats.

Però el tipus més normal de vaixell miniatura, era el d'un sol bloc, generalment construïts per simples tripulants de velers. Per fer-lo prenien un bloc de cedre que havien portat de Cuba. Amb un llapis hi dibuixaven el contorn d'amura,



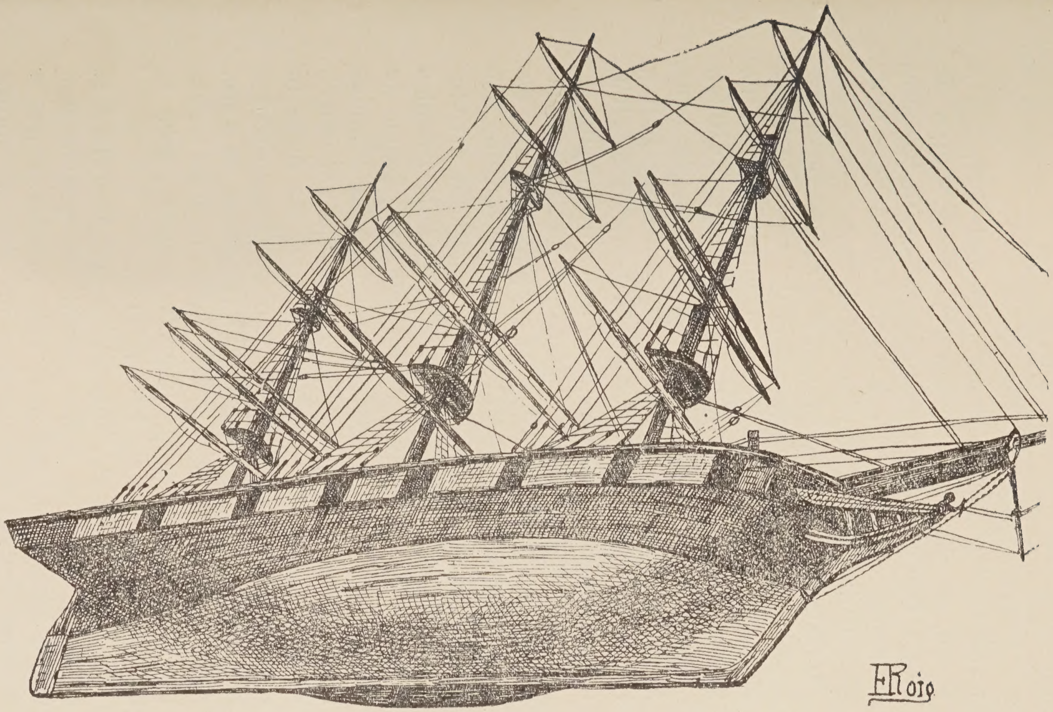
UN VAIXELL MINIATURAT DE PRIMERS DEL SEGLE XIXè, A LA CAPELLA DEL VILAR, DE BLANES

fent que fos exacte de cada costat. Collat a la guillotina d'un banc de fuster, hom serrava el bloc, d'acord amb el contorn del llapis. Totseguit era desencollat i collat de nou per a donar-li forma. Les gubies i els enformadors eren les eines avinents. Calia un bon xic d'habilitat per aquest treball d'esculpir. Hom no treia el bloc de la guillotina fins que havia pres la forma idèntica d'un vaixell. Per aconseguir que tots dos costats fossin iguals, hom es servia d'unes plantilles de cartró.

Una segona fase de la construcció era la del detall i agençament. La *cinta*, la *regala*, la *bataiola* i el *vano* eren fets a força d'enformadors aplicats de cantell. Com que era una feina delicadíssima, calia manejar l'enformador només amb les mans, prescindint del martell.

Llesta la part exterior del casc, calia buidar-lo mitjançant una gubia i un martell. Segons les dimensions del petit vaixell, hom li concedia dos o tres dits de gruix. La coberta era instal·lada interiorment, al nivell de la regala, fent-hi un bordó. Hom feia que la coberta tingués el contorn d'amura, potser encara una mica més reduït. Si era gaire menut el vaixell, la tapa d'una capsa de cigars podria ésser ben aprofitable. Si havia d'ésser més gran, llavors feià de bon utilitzar una taula de cedre (fusta de molt bon treballar), clavada al bordó amb puntes de París. Enllestit el casc i la coberta, calia pensar als detalls : el ranxo, o caseta de coberta, l'escotilla, el molinet, el castell i el timó.

El molinet de cedre exigia molta finor de mà,



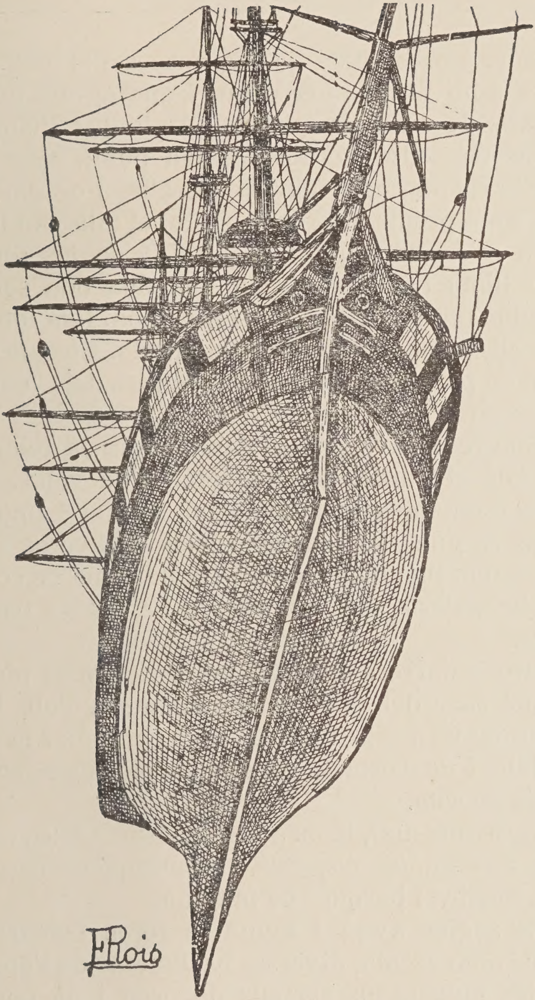
UNA FRAGATA MINIATURADA DE L'ANY 1850, EXISTENT A L'ESGLÉSIA DEL CONVENT, DE BLANES

força enginy i bona traça. Els mariners, per a fer-lo, es servien d'un ganivet de la marca de l'ham, ben esmolat, de llimes planes, de les anomenades *cues de rata* i d'uns enformadors molt fins. Enllestit que era, hom el clavava a proa. La cambra del capità, de popa, era també de cedre. Com a detalls complementaris del casc, hi havia el castell de proa, mena de plataforma gairebé triangular, posat a proa, amb el cabristant vertical.

Aquests vaixells miniatura, si eren de bona mida, hom els aparellava de fragata o bricbarca, i si eren molt menuts, de bergantí rodó. Hom n'aparellava també alguns de barca de mitjana.

L'aparellament de fragates o bergantins miniatura, hom el començava fent els pals mascles, els mastelers, el bauprès, el botaló, les vergues, les botavares i els picos. Primerament, hom arrodonia amb un ribot molt fi els llistons de Flandes o de melis, i totseguit els afinava amb paper de vidre. Les vergues eren fetes de fusta de Flandes i pel mateix procediment. Les cofes, en canvi, eren fetes de cedre i els tamborets de plom (o d'una altra fusta forta, com caoba o faig) i treballats amb unes llimes triangulars i cues de rata. Amb el ganivet i les llimes era ben fàcil de treballar la banya de bou, matèria lleugera, amb la qual eren construïdes les crusetes.

Enllestits els pals, hom anava pels aparells i el cordam. Amb *barsolins* (cordills de pescar ben fets i resistents, utilitzats pels pescadors per a guarnir canyes de pescar) hom feia les cordes reforçadores dels pals : jàrcies, obencs, burdes i



La fragata miniaturada del Convent, de Blanes, vista per dessota

estrais. Les escales de les jàrcies del pal eren fetes amb un fil molt prim, i una agulla de fer xarxes de les més petites. Amb uns llistonets prims de cedre, foradats d'una punta amb una agulla roenta, hom feia els bossells. Foradat que era, hom prenia el tros de fusta, el tallava i li donava la forma elíptica, per mitjà de les llimes. Una llima triangular molt fina feia bon servei. Combinant bossells i borsolins, hom feia tots els aparells d'aquests velers miniaturats. Les àncores eren de plom i les cadenetes eren les dels ventalls o dels rosaris.

Hom reservava per als darrers tocs la feina de guarnir el vaixell de banderes i de veles. Les veles eren fetes de madapolam vorejat i lligades a les vergues, als estrais, a les botavares i als picos amb lligaments de fil. La llustrina de colors era la matèria més avinent per a fer les banderetes.

Però la darrera operació de totes era el pintatge del casc del petit veler. Pintats a l'oli, hom acostumava a servir-se de negre per pintar la part de dalt, i de vermell, verd o de color de xocolata per la de sota.

Construïts així, hi ha a les esglésies i a les cases dels navegants, fragates, bricbarques, bergantins, místics i barques de mitjana.

Als segles XVII[è] i XVIII[è] ja foren construïts, també amb escala, diversos bastiments de l'època. Tenien elevats els castells de proa i de popa i dues fileres de troneres amb canons, i a popa ornaments escultòrics, i tot d'arboradures amb ban-

deres multicolors, i veles blanques amb franges blaves o grans creus d'altres colors.

Probablement, temps a venir, l'únic record en peu dels antics velers que feren gloriós el nom de Catalunya, seran aquests tipus de vaixells que acabem de descriure. Penjats dalt de les voltes de les ermites com en un museu d'art naval, hom, en contemplar-los, pensarà en llur història, tan daurada.

INDEX

Pàgina

Advertiment 7
Bibliografia 11

I. Les dressanes

Emplaçament i organització 15
Notícia sobre les principals dressanes . 22

II. Construcció i estructura dels velers . 35

Construcció del casc 36
Distribució interior 39
L'arboradura. 44
Distribució exterior 48
Les figures o mascarons 50
El llançament 53
Tasques posteriors al llançament . . 58
Característiques de la construcció catalana 60
Cost d'un veler 62

III. Reparació i desguàs dels velers

Reparacions 63
Desguàs 70

IV. Principals tipus de velers 73

V. El port de Barcelona

Els molls 87
Les operacions de càrregament i descarregament 90
Drets d'entrada i sortida del port . . 92

VI. El negoci navilier

Els naviliers 95
Cases navilieres 96
Nòlits 99
Adquisició de velers a l'estranger . . 100
Tramitacions i expedienteig 103
Les rutes dels velers. 104

VII. Preparatius per al viatge. La partida

L'avituallament del veler 107
La partida cap a Amèrica 111

VIII. La vida a bord

Dotació dels velers 113
Feina 119
L'equipatge 121
La minestra 122
Les guàrdies. 126
Salutacions mar endins 127
Pesqueres a l'Atlàntic 129
Sanitat marítima. 130
La mort a bord 131
La santificació de les festes 132
Els ex-vots 136

IX. Els passatgers. El correu

L'aventura 139
Velers que transportaven correu . . 141
La vida dels passatgers a bord . . . 142
Arribada d'Amèrica 144
El transport de la correspondència . . 145

X. El transport de mercaderies

Mercaderies d'exportació 149
Mercaderies d'importació 152
Contraban 155

XI. Els perills del mar

Indrets de perill 161
Accidents de la navegació 162
Salvament d'un veler 169

XII. Les barques de mitjana

Llur construcció i estructura. . . . 171
Dotació. La vida a bord 174
Tràfec i viatges 178
Les barraques 182

XIII. Els velers miniaturats 183

UNIVERSITY OF N.C. AT CHAPEL HILL
00034341150